16e Année ✤ N° 751

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

8 Février 1913

VIE AU GRAND AIR

JEAN BIELOVUCIC LE VAINQUEUR DES ALPES

L'intrépide Bielovucic a, malgré la mauvaise saison, renouvelé l'exploit qui avait coûté la vie à Chavez. Il a franchi les Alpes, sur son robuste monoplan Hanriot. (Hélice Chauvière).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE
DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI

Opérettes & **Comédies** & **Ballets**

GRANDS OPÉRAS

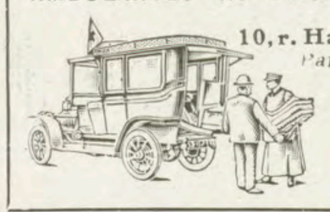
Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

Concerts classiques de Musique ancienne et moderne

Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.

Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var. Tir aux Pigeons & Lawn-Tennis. & Courses de Canots automobiles et d'Hydroaéroplanes. Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**



10, r. Hautefeuille, Paris (VI^e^)
Paris, Province, Etranger
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 ::
(Jour et nuit)

Officiers Ministériels

VILLE DE PARIS
A adj. sur 1 ench. Ch. Not. Paris, 25 février 1913.
TERRAIN boulevard Raspail. Surface: 329 m. 43.
M à p.: 650 fr. le m. S'ad. à Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME, rue Auber, 11, dép. ench.

Maison à Paris, angle 8, rue Guisarde Rev. br. 6 695 fr. M. à p. : 65 000 fr. Adj Ch not. Paris, 25 fév. Me A. MOREL D'ARLEUX, notaire, 5, rue du Renard.

Propriété à Paris **Rue de LONGCHAMP** 44, pr. av. Kléber. Cont. 1 250 m. M. à p. 515.000 f. A adj. s 1 ench Ch. Not. Paris, 4 mars 1913. S'adr. Me AMY, not., 105, rue de la Pompe, dép. ench.

Vente au Palais, à Paris, le 26 février 1913.
DOMAINE DE BEAUREGARD
Ouveillan (Aude). Terres, vignes, bâtiments et matériel d'exploitation. Superficie : 42 hectares env., libre de location. Mise à prix : 145 000 fr. S'adresser à Mes DUPLAN, CASTAIGNET, avoués; LAURENT Bossy, HUILLIER, COURCIER, notaires à Paris; FABRE anc. notaire à Villeneuve-les-Béziers.

VENTE au Palais, à Paris, le 26 février 1913, à 2 heures. En cinq lots:
A SAINT-MAURICE (SEINE)
1° Propriété. Grande Rue, n° 79. Cont. : 2.303 m. c. env.; 2° Jardin, Grande Rue, n° 60. Cont. : 325 m. 36. 3° Terrain, rue Decorse et avenue de Gravelle. Cont. 399 m. 425; 4° Terrain contigu, même rue. Contenance : 50 399 m. 425. 5° **TERRAIN A ALFORTVILLE** rue Etienne-Dolet. Cont : 26.235 m. env M. à p. 20 000 fr.; 1.000 fr.; 50 000 fr.; 5.000 fr.; et 20.000 fr. S'adresser à Paris, à Mes MOREAU et LESTIBOUDOIS avoués; FONTANA, notaire.

Lire JE SAIS TOUT
Le Roi des Magazines
Le 15 de chaque Mois

"La Françoise"

Grande Liqueur de Cognac

Créée à la Cour de François 1er

"La Françoise"
Grande Liqueur de Cognac
Préparée en 1494 au Clos de Cognac par le Gd Echanson de François 1er et de la Mme de Valois
Société de la Liqueur de Cognac
La Françoise
St Savinien-s-Charente
près
COGNAC

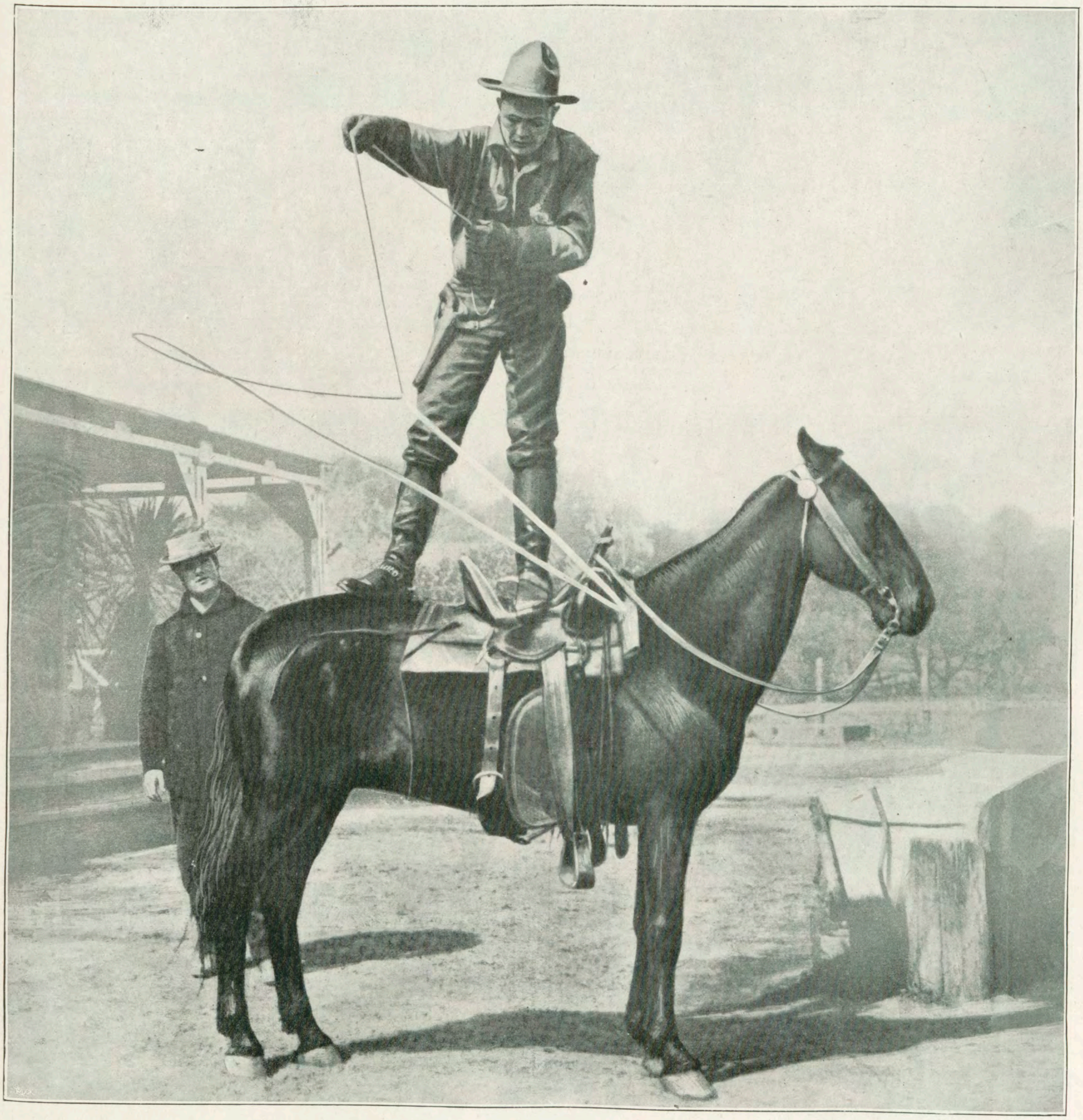
La Vie au Grand Air

N° 751 * 8 Février 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LE COWBOY-BOXEUR LUTHER MAC CARTY

Le boxeur américain, Luther Mac Carty, qui vient de s'attribuer le titre de champion du monde des poids lourds de la race blanche, en triomphant successivement d'Al Kauffman, Jim Flynn et Al Palzer, est un remarquable cowboy. Nous le représentons en train de jouer au lasso sur son cheval. Souhaitons-lui d'être aussi brillant sur le ring. Ses débuts sont pleins de promesses, mais les tiendra-t-il ?

DRAMES ET TRIOMPHES DE L'AVIATION

LE DÉPART DE BIELOVUCIC

Au lendemain de la mort tragique du regretté Charles Nieuport, le pilote Jean Bielovucic n'hésita pas, malgré le froid, à s'élancer à l'assaut des Alpes. Parti de Brigue, il franchit le Simplon et alla atterrir à Domodossola.

L'ARRIVÉE

Seul, Geo Chavez avait tenté jusqu'alors la traversée des Alpes.

LES OBSÈQUES DE CHARLES NIEUPORT

Rarement funérailles furent plus navrantes et lugubres que celles du malheureux Charles Nieuport. Notre cliché représente le général Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique, prononçant une émouvante oraison funèbre.

DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA „ VIE AU GRAND AIR "

Nous ne saurions trop faire remarquer, à nos lecteurs, quelle économie ils réaliseraient en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu de l'acheter au numéro. Outre l'agrément qu'ont les abonnés de recevoir régulièrement leur revue à domicile, ils ne déboursent que 24 francs, au lieu de 29 fr. 50, soit : *Une économie de 5 fr. 50.*

Le compte est d'ailleurs facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50) plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

De plus, chaque abonné a droit à DEUX PRIMES d'une valeur de 12 francs chacune, qui remboursent entièrement le prix de l'abonnement.

Tout abonné a également droit aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes*, dont une nouvelle édition vient de paraître. Ce carnet est adressé sur demande, accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers. (Etranger 0 fr. 75).

PROPOS D'UN SPORTSMAN

UN SCANDALE

J'ai rencontré hier Durandard. Il m'aborda avec tout le sérieux qu'il apporte à l'examen des choses futiles :

« Vous êtes au courant du nouveau scandale? me dit-il d'un ton réjoui, qui me fit d'abord croire qu'il avait fait un héritage inespéré.

— Quel nouveau scandale? Dieu merci, nous n'en manquons point.

— Le scandale sportif...

— Là encore nous sommes riches. Qu'y a-t-il?

— L'affaire Thorpe...

— J'ignore.

— Comment, vous ignorez? Vous ne savez pas qu'on s'est aperçu que le champion amateur Thorpe, l'extraordinaire athlète américain, vainqueur du Pentathlon et du Décathlon aux Jeux Olympiques de Stockholm, avait été professionnel? Quelle affaire! L'Amérique fait ses excuses aux nations! Thorpe est au ban de l'athlétisme! C'est épouvantable!

— C'est grave, tout au moins. Ainsi, Thorpe a touché de l'argent à Stockholm?...

— Ah! je ne dis pas cela. Non, Thorpe n'a rien touché à Stockholm. On peut même dire que certains de ses camarades ont été aidés plus que lui par les universités. Il n'était plus professionnel, c'était un bon et loyal amateur, mais il avait été professionnel.

— C'est déjà moins grave. Il avait gagné de fortes sommes, jadis, en courant à pied ou en lançant les poids?

— Non, pas tout à fait. A ce point de vue, il fut toujours désintéressé; il avait été professionnel, en 1909, dans une équipe de base-ball, ce jeu américain si populaire.

— Il n'a pourtant pas joué au base-ball, à Stockholm?

— Non, mais tous les sports athlétiques sont solidaires...

— Hum? Enfin! Quelle fortune fit-il au bas-ball?

— A dire vrai, il n'y a rien gagné du tout. Il était jeune, sportif, une équipe professionnelle de base-ball, c'est-à-dire une équipe où il y avait des hommes qui avaient été professionnels, se forma dans son pays, il y joua.

— Ainsi, ce garçon qui est professionnel n'a jamais touché de prix en espèces? Vous avez raison, mon ami. C'est un scandale, un scandale véritable, et on a bien fait de l'expulser du rang des amateurs où il donnait le mauvais exemple. Un professionnel, aussi résolument amateur, ne peut se concevoir au milieu d'amateurs, si résolument professionnels!

WHIPPER.

QUATORZE ANS DE SPORTS

Par les textes et par l'image les numéros de la *Vie au Grand Air* forment la véritable *Histoire sportive des 14 dernières années*. La *Vie au Grand Air* a vu naître l'automobile, les ballons dirigeables, les sous-marins, les aéroplanes ; elle a connu et décrit tous les progrès, toutes les transformations du cyclisme et de l'athlétisme; elle a rendu compte, par l'image, de toutes les manifestations cyclistes, s'est consacrée, d'une façon très sérieuse, à l'étude du sport hippique. C'est le seul journal illustré dans lequel on puisse retrouver les grandes rencontres qui comptent au calendrier athlétique. Les hors-texte en couleurs constituent une véritable galerie artistique, ses articles, ses illustrations sont la véritable encyclopédie de tous les sports.

Sa collection, qui doit figurer dans la bibliothèque de toutes les associations, sociétés, clubs, etc., forme 25 *beaux volumes* contenant près de 12.000 pages, 10.500 articles et plus de 3.500 illustrations.

La collection brochée, 300 fr.; *reliée* 350 fr., *payables* 10 fr. par mois. *Au comptant* 10 0/0 *d'escompte*. 4 *primes gratuites, d'une valeur de* 100 fr., *sont délivrées à tout souscripteur. Adresser les souscriptions à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, avenue des Champs-Élysées, Paris.*

AVIATION

De Pau à Madrid

Les impressions du recordman Bider.

CONTER aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* les phases de la traversée des Pyrénées, de Pau à Madrid, m'apparaît tâche autrement ardue que l'accomplissement lui-même de ce premier voyage.

Arrivé à Pau en novembre dernier, j'y vois, pour la première fois, un aéroplane. Le lendemain, je suis élève. Le pingouin aux courtes ailes, d'abord, m'initie aux premières notions. Le Blériot de la traversée de la Manche, me fait accomplir mon premier vol et obtenir le brevet de pilote au bout de quinze jours. Etonné des résultats que j'obtenais avec un simple appareil-école, je commande aussitôt un Blériot 70 chx. biplan tandem, et en attendant sa livraison, je profite du calme idéal de l'atmosphère paloise pour me perfectionner au vol plané. Aux premiers jours de décembre, je prends possession de mon appareil. Quelques tours de piste me suffisent pour l'avoir complètement en main. Le lendemain, j'enlève avec moi mon camarade d'école Pechuan et nous montons à 2.500 mètres. Ceux qui ont vu le panorama des Pyrénées à Pau (altitude : 200 mètres) se rendront compte de ce qu'il doit être à 2.500 mètres dans les airs. J'avais vu les Alpes, les Vosges et le Jura; mais aucune de ces chaînes de montagne n'offre à l'œil l'aspect prestigieux de la muraille de pics qui séparent la France de l'Espagne, enneigés à cette saison de la base à la cîme, s'élevant d'un seul jet à 3.000 mètres d'altitude.

UN VOL D'OSKAR BIDER

Quand nous sommes à terre, après un vol plané en spirale, qui me vaut d'ailleurs de sérieux reproches de mes professeurs, ma résolution est prise, et avisant M. Sallenave, directeur de l'école, je lui dis : « Je veux traverser les Pyrénées ».

Accoutumé aux audacieuses décisions des multiples champions du Blériot qui ont fait leurs premières armes sous ses yeux, il sourit : « Vous êtes homme à le faire, mais un tel exploit ne se réalise pas sans préparation. Si vous le voulez, nous allons nous y mettre. »

Mes mécaniciens se chargent de la mise au point de l'appareil auquel il faut adapter un réservoir supplémentaire de 100 litres.

M. Sallenave s'occupe de l'itinéraire; moi, je m'entraîne. Un voyage de Madrid à Saragosse me fixe sur les atterrissages possibles.

Un voyage au Somport me permet de juger de près les sommets que je devrai survoler, et j'attends que, de Madrid, vienne l'assurance de conditions atmosphériques favorables. Attente longue, car, si le temps est immuablement beau à Pau, il n'en est pas de même là-bas. Le 23, je reçois la dépêche : « Temps favorable ».

Le lendemain, à 7 h. 19, je décolle, prends de l'altitude et quand l'aiguille de mon baromètre marque 2.500 mètres, je pique au Sud, je n'avance pas, le vent souffle debout. A peine du 90 à l'heure, alors que l'appareil fait du 112. N'importe. Les cîmes neigeuses se rapprochent. Les yeux fixés sur la carte que l'aimable M. Sallenave m'a dessinée je me repère et reconnais : au centre, le pic d'Ossau (2.885 mètres) avec ses dents acérées; à gauche, les masses neigeuses du Balaïtous (3.145 mètres) et du pic d'Enfer (3.081 mètres); à droite, isolé le pic d'Anic (2.504 mètres), formant autant de pylones. Je monte. Le baromètre marque 3.500 mètres. Au-dessous de moi, le Somport où se perce (j'y songe en souriant) le tunnel du Transpyrénéen. Je suis copieusement « chahuté ». Tout en bas, j'entrevois Jaca. J'oblique au Sud-Est. Les Pyrénées franchies, j'entrevois l'Ebre que je traverse à l'ouest de Saragosse, je pique au Sud-Ouest, je franchis la Sierra de Moncayo qui m'apparaît insignifiante avec ses 2.400 mètres. Un coup d'œil au niveau d'essence à 11 heures m'indique que je serai forcé de faire escale, je descendrai à Guadalajara. A 11 h. 30, j'atterris, après 450 kilomètres. Aimablement reçu par le colonel Vives y Vich. Je fais le plein. La pluie commence à tomber. Les 80 kilomètres qui me restent à faire ne sont plus qu'un jeu et j'aperçois bientôt mon ultime point de repère (?) le palais royal de Madrid. Je crois distinguer l'aérodrome des Quatre-Vientos et à 3 heures et demie, je descends dans un champ voisin de l'aérodrome où, seuls, quelques rares spectateurs m'attendent, peu confiants dans ma venue que la tempête rendait problématique. Leur accueil cordial me touche profondément et la joie du but atteint me fait oublier aussitôt les fatigues plutôt morales que physiques : Pau, Saragosse, Guadalajara, Madrid, 500 kilomètres sans une défaillance du moteur ni de l'appareil, en 5 heures 35 minutes, (22 heures par le Sud-Express), tels sont mes débuts en aviation.

Je m'aperçois que j'ai oublié de dire aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce qu'ils attendent de moi, des impressions fortes, des descriptions dramatiques, je me suis contenté de me souvenir des conseils que l'on m'avait donnés : « Montez très haut et laissez faire le vent et les remous, l'appareil fera le reste ». Et c'est pour moi une grande joie de rendre hommage publiquement à l'éminent constructeur, M. Blériot.

OSKAR BIDER.

Simples questions

A propos de l'accident de Nieuport.

APRÈS nous être livré à une enquête approfondie sur les causes de l'accident tragique de Charles Nieuport, nous avons appris quelques faits dont nous serions heureux d'avoir confirmation officielle. Mais comme le sage sait se contenter de peu, nous nous en passerons à la rigueur.

Est-il vrai que le monoplan 100 chx triplace, type vainqueur du Concours militaire de Reims, a été modifié?

Est-il vrai que le fuselage est élargi de 15 centimètres?

Est-il vrai que ses ailes sont terriblement alourdies par un amas inutile de tendeurs, de câbles, etc.?

Est-il vrai qu'il pèse plus de 80 kilos que l'appareil type?

Est-il vrai qu'il fait 12 kilomètres à l'heure de moins, en moyenne, que celui qui permit à Weymann de triompher à Reims?

Est-il vrai que tel qu'il est « perfectionné », selon les prétentions de Chalais-Meudon, en cas d'arrêt du moteur, le pilote est forcé de piquer tout droit, qu'il ne peut ni virer, ni faire de spirales, pour chercher l'endroit où atterrir, qu'il est forcé d'aller directement devant lui, que, s'il tourne, la moindre inclinaison fait glisser l'appareil sur l'aile?

Est-il vrai que le monoplan de Charles Nieuport, auquel on avait fait emporter 400 kilos de charge, n'est pas seul dans ce cas et que tous les monoplans 100 chx triplaces de l'armée ont été modifiés pareillement?

Il semble curieux que Chalais-Meudon veuille absolument changer ce qui a été fait par les constructeurs et a donné toujours d'excellents résultats.

Après le premier semestre de 1912, on était en droit d'espérer que le zèle des techniciens serait arrêté : le monoplan Blériot, qui fait partout merveille et accomplit d'admirables prouesses sans danger, devenait, une fois qu'il était militaire, un engin très redoutable. Il était surchargé et arrangé de telle sorte qu'il pouvait à peine s'élever et était rendu méconnaissable. Des deuils en résultèrent, qui n'étaient imputables qu'à ceux qui avaient maquillé et grimé l'original. Grâce à la triomphale randonnée de Garros en Anjou, ordre fut donné de ne plus abîmer les Blériot lorsqu'ils sortaient des mains des constructeurs. Depuis, nous n'avons plus enregistré d'accidents, nous nous sommes contenté d'admirer les prouesses accomplies.

Cet exemple n'aurait-il pas dû suffire?

Que Chalais-Meudon se cantonne donc dans la fabrication des appareils. Les pilotes n'auront plus rien à craindre... et pour cause!

JACQUES MORTANE.

L'Aviation militaire en Russie

Une interview de M. Andréadi.

[Les rumeurs d'une rencontre possible entre la Russie et l'Autriche persistent. Des deux côtés on se prépare hâtivement. Il serait donc intéressant, de connaître quelles sont les forces de la flotte aérienne dont dispose l'alliée de la France.

Nous avons pu nous entretenir longuement avec M. le commandant Dmitri Andreadi, actuellement de passage à Paris. M. Andreadi passe pour un des plus audacieux et des plus habiles aviateurs de son pays. On se rappelle sûrement cette course légendaire Sébastopol-St-Pétersbourg (de

3.000 kilomètres), qui a placé à juste titre M. Andreadi parmi les premiers champions du monde.

Nous rapportons ici dans toute leur fidélité les renseignements que M. Andreadi a bien voulu nous donner sur l'aviation militaire en Russie].

L'AVIATION militaire doit totalement modifier les conditions de la guerre qui, dès maintenant, ne peut plus se concevoir sans l'aéroplane. L'aéroplane sera l'œil de l'artillerie, le viseur inaccessible, renseigné et de bon conseil. Même plus, il peut devenir lui-même une véritable artillerie volante; les expériences — si insuffisantes qu'elles soient — tentées en Tripolitaine et aux Balkans en disent assez.

La France, soucieuse de l'avenir, fut la première à s'occuper de la création d'une flotte aérienne puissante. Vous me demandez ce que fit son alliée la Russie ?

L'organisation de notre flotte aérienne dépendait auparavant de la direction du génie. Mais les choses ont depuis quelque temps changé. La tâche qui incombait au génie est maintenant entre les mains de l'Etat-Major, qui en a compris toute l'importance. Les escadrilles aériennes formées et en formation, relèvent d'un service spécial, dit service de l'aviation militaire, tout à fait autonome et placé sous la direction suprême du chef de l'Etat-Major général. L'organisation de ce service est presque en tout pareille à celle qui existe en France.

L'armée russe possède, à l'heure actuelle, environ 300 aéroplanes, dont 146 sont répartis en 18 escadrilles et le reste affecté à l'artillerie et aux écoles.

C'est à l'industrie française, que la Russie a, jusqu'à présent, acheté les appareils. Mais le médiocre développement de ses propres usines, pour tout ce qui concerne l'aviation, ne va pas sans quelque danger. En effet, pendant la guerre, la Russie pourrait se trouver séparée de la France, et se verrait en proie aux plus fâcheuses difficultés. La création de maisons filiales sur le territoire russe est donc d'une importance capitale. Parmi les usines déjà existantes, citons celles de Douks à Moscou, de Chtchetinine à Saint-Petersbourg et l'usine Baltique à Riga.

LI LIEUTENANT DIBOWSKI
UN DES MEILLEURS PILOTES RUSSES

« Le ministère de la Guerre s'est trouvé en face d'un problème fort délicat, quand il s'est agi de choisir les appareils les mieux appropriés à ce qu'attendait d'eux l'armée russe. Je dirai de suite qu'après une longue enquête, conduite avec patience et impartialité, c'est aux monoplans que vont nos préférences, leur agilité plus grande et l'égalité de puissance étant indiscutable. Loin de nous, cependant l'idée que le biplan doit être répudié. Au contraire, il nous rendra de grands services sur nos frontières lointaines.

« Dès le début, on a adopté, en Russie, le principe formel qui régit l'aviation militaire française : à savoir que l'aéroplane de reconnaissance doit porter deux hommes, un pilote exclusivement préposé à la direction, et un observateur. Toutefois, nous avons soumis l'application pratique à une réglementation plus stricte que ne l'ont fait les chefs de l'armée française. Ainsi, par exemple, il est prescrit à l'officier passager de garder, pendant toute la durée du vol, lors de son entraînement, une position qui lui permettra d'avoir toujours les mains libres. Il ne doit, en aucun cas, s'appuyer sur une pièce quelconque de l'appareil, même pas sur les tendeurs du haubanage. Il lui est seulement permis de quitter cette attitude s'il a quelques notes à prendre.

Le corps des officiers aviateurs se forme, en Russie, dans trois grandes écoles spéciales. La plus importante est celle de *Katcha*, près de Sébastopol, située sur le fleuve Katcha, dont elle porte le nom. Cette école va être considérablement agrandie et des bâtiments grandioses (des casernes, des hangars en fer, etc.), y sont fiévreusement construits. Cette école a préparé, au cours de l'année écoulée, quatre-vingt deux pilotes.

Tout est subordonné, dans ces écoles, à la discipline militaire.

Outre l'école militaire de Katcha, la Russie possède encore celle de *Gatchina*, qui ne reçoit d'élèves que pendant l'été, et celle de Varsovie. Il est question d'ouvrir, en plus, une autre école à Tachkent, qui a été choisi en raison de son climat toujours égal et du beau temps qui y règne pendant la plus grande partie de l'année. Enfin, il faut ajouter une école civile à Moscou, qui prépare également des pilotes militaires.

A l'heure actuelle, nous avons, en Russie, plus de trois cents pilotes militaires. Quelques-uns d'entre eux, seulement, avaient conquis précédemment leur brevet en France.

Dans les trois écoles d'aviation dont je viens de parler, plus de cent officiers et sous-officiers font leur apprentissage. Celle de Katcha en forme quatre-vingts, celle de Gatchina, plus d'une vingtaine et celle de Varsovie, presque autant. On peut donc compter que chaque année, environ 150 officiers et sous-officiers seront brevetés pilotes. La production, en hommes, sera parallèle à l'acquisition en aéroplanes.

J'ajouterai quelques mots sur nos appareils russes. Ils diffèrent très peu des appareils français. Mais, n'ayant pas toujours leurs qualités, ils possèdent toujours leurs défauts et même quelques-uns en plus.

Quant à notre aviation privée, elle baisse ces derniers temps, et le nombre d'aviateurs, s'il ne diminue pas, ne s'accroit pas non plus.

En fait de dirigeables, la Russie en a fait acquisition, en France, de quelques-uns. En outre, nous avons construit nous-mêmes le *Lebed*, le *Korchoun*, le *Kobtchick* et tout récemment l'*Albatros*. Mais, je vous avoue, qu'en Russie, on ne base pas beaucoup d'espérances sur nos dirigeables, en cas de guerre. Et comme, en France, nous croyons que c'est l'aéroplane qui doit l'emporter.

GEORGES SILBERG.

Poignée de nouvelles.

— L'Académie des Sports a décerné à l'unanimité son prix de 10.000 francs à Roland Garros pour les exploits aériens qu'il accomplit cette année.

— Bielovuvic, le héros de la traversée des Alpes, participera au meeting d'hydro-aéroplanes de Monaco; il pilotera un appareil tout nouveau, spécialement construit pour lui.

— La Coupe Gordon-Bennet des sphériques sera disputée le 12 octobre. La date de la Coupe Gordon-Bennet d'aviation n'est pas encore arrêtée.

— L'empereur Guillaume II, à l'occasion du cinquante-quatrième anniversaire de sa naissance, a créé une décoration qui sera remise à tout officier aviateur breveté de l'armée allemande.

FOOTBALL-RUGBY

Les Puritains d'Ecosse

Ils en ont en Angleterre !

JE m'excuse pour une fois, d'envahir, non point les plates-bandes, mais les terrains de mon confrère en football. Aussi bien n'est-ce point pour parler technique, mais simplement émettre quelques idées au sujet des récents incidents qui suivirent le match France-Ecosse.

Toute la presse française a relaté en son temps, en y joignant ses regrets vis-à-vis de nos hôtes et des conseils qui n'étaient pas éloignés d'être des reproches vis-à-vis du public français, les faits qui marquèrent le match de football-rugby joué le 1er janvier dernier entre la France et l'Ecosse. Nous n'en sommes que plus à l'aise pour déclarer que la Rugby Union d'Ecosse vient d'avoir, à son tour, le geste malheureux en déclarant officiellement à l'U. S. F. S. A. que, désormais, les joueurs écossais ne rencontreraient plus les nôtres — afin de nous apprendre la politesse.

« Une hirondelle ne fait pas le printemps », dit un proverbe. Une journée malheureuse, quelques gestes regrettables et regrettés ne ternissent pas à jamais le renom d'hospitalité d'une race comme la nôtre, qui a fait, à ce point de vue, plus que ses preuves envers tous.

L'Ecosse nous déclare que les « traditions du rugby dolvent être maintenues n'importe où » et comme l'une d'elles est l'inviolabilité de l'arbitre, on ne peut plus désormais jouer chez nous.

Les Afrikanders y ont pourtant joué depuis et l'arbitre, qui arbitrait, il est vrai, de façon impartiale, fut porté en triomphe.

Les Puritains d'Ecosse sont un beau roman de Walter Scott, mais il n'est plus guère à la mode.

Un jour, Dumas fils fut abordé par une dame qui était du monde, après avoir été du demi, et qui, en plein salon, lui reprocha l'immoralité de son théâtre. Le grand dramaturge regarda en face l'ex-rôtisseuse de balais devenue si décente, et, toujours en plein salon, lui déclara simplement : « As-tu fini ? »

As-tu fini? pourrions-nous dire à l'Ecosse. Est-ce donc la première fois qu'un arbitre anglais est conspué ? Les Anglais et les Ecossais ne nous en ont-ils pas donné l'exemple, et nous n'avons qu'à ouvrir les journaux anglais, pour y lire les récits de conduites de Grenoble, autrement graves que celle d'Auteuil.

Si vous en doutez, lisez le grand magazine anglais populaire, le *Tit Bits* du 25 janvier dernier.

Laissons-lui la parole :

LES DANGERS D'ÊTRE ARBITRE

« *On suggère l'idée de passages souterrains menant à la gare* ».

M. J. N. Baxter, qui arbitra récemment le match entre l'Ecosse et la France, à Paris, n'oubliera pas de si tôt cet événement. L'Ecosse gagna, avec une avance assez forte et ce résultat sembla mécontenter la foule française qui hurla. « *A bas l'arbitre* ». Non seulement sur le terrain, mais encore, quand elle retourna sur les boulevards parisiens (1).

Des gardes municipaux à cheval se précipitèrent au secours de M. Baxter et il fut tiré juste à temps des mains d'une populace dangereusement excitée. Quand il fut conduit à son vestiaire, des centaines de partisans du team français criaient après lui pendant que d'autres lui jetaient des poignées de gravier et se pressaient autour de lui, frappant l'arbitre avec leurs cannes (2)

En avril dernier, dans le match entre Glossop et Chelsea, l'arbitre ordonna un *penalty kick* (coup de pied) contre Glossop, juste au moment du *time*. Les teams avaient marqué chacun un but. Whittingham donna le coup de pied, mais pendant qu'il le faisait, Butler, le gardien de but de Glossop, sortit de son but et le referee ordonna que le coup de pied serait recommencé. Butler protesta vigoureusement et menaça l'arbitre, qui, promptement, le fit expulser du terrain. Cuffe prit la place vacante au but, et Wittingham, cette fois, réussit le goal, gagnant le match pour Chelsea. Les partisans de Gossop, furieux se précipitèrent sur le terrain et houspillèrent (mobbed) l'infortuné officiel.

Avec l'aide des joueurs et de plusieurs agents de police, il parvint au vestiaire et quoique *meurtri* et secoué, il réussit à se sauver en automobile sans autres injures.

M. C. D. Crisp eût, lui aussi, quelques moments agités sur le terrain du football, mais sa plus fâcheuse aventure fut quand il arbitra un match à Caversham sur la Tamise.

Ayant accordé un *penalty kick* au team visiteur, leurs adversaires menacèrent M. Crisp. Celui-ci jugea que la prudence était la meilleure des bravoures, sauta par-dessus une haie voisine et se dirigea vers le fleuve où il parvint à se réfugier sur une barque.

Voulant avoir le dernier mot, ses poursuivants se saisirent d'un bateau et se mirent à sa poursuite. L'arbitre arriva le premier de l'autre côté de la rivière, sauta dans une voiture à quatre roues et ordonna au conducteur de battre tous les records. La foule en furie courut après la voiture, criant comme des démons sauvages, et après quelque temps, ses ennemis la rejoignirent et ouvrirent la portière ! Il n'y avait plus personne ! L'arbitre avait ouvert la portière de l'autre côté et s'était jeté dans une rue de traverse, longtemps auparavant.

M. Arthur Kingscott, le fameux arbitre, fut forcé de refuser quatre buts à la file dans un match à Luton, il y a quelques années. Après le match il y eût une course effrénée. pour le rejoindre au vestiaire. Des applaudissements et des protestations s'élevèrent ; mais M. Kingscott était parti pour la gare, heureusement pour lui, étant donné la tournure que prit l'affaire.

Après que la foule eût crié et manifesté pendant quelque temps, une chose curieuse arriva. Un homme sortit du vestiaire; il avait une très grande ressemblance avec le *referee* si désiré. La foule crut que c'était M. Kingscott, et le malheureux sosie fut passé à tabac avant que l'erreur fut reconnue ..

Quand les Blackburn Rovers furent à Budapest en juin 1911, le team battit les Hongrois dans trois journées consécutives.

Enragée de la défaite de ses champions, une foule en colère attendit le team anglais en dehors du terrain. Quand les Anglais montèrent en voiture, ils furent assaillis par une grêle de pierres. Les carreaux des voitures furent brisés et plusieurs joueurs eurent la figure coupée.

L'attitude de la foule devint si menaçante que la police à cheval fut réquisitionnée pour dissiper la populace et n'y réussit qu'en chargeant sabre en main.

Tout arbitre reçoit continuellement des lettres lui indiquant de quelle façon il peut éviter d'être maltraité par le public. Le moyen suivant est ingénieux, quoique difficile à mettre en pratique.

L'écrivain propose que chaque terrain de football ait un souterrain menant du milieu du champ à la gare la plus proche. Aussitôt que la foule commencerait à se montrer hostile pour l'arbitre, tout ce que celui-ci aurait à faire serait d'ouvrir une trappe en fer, de disparaître et de prendre un galop vers la gare.

Heureusement, la majorité des foules n'est pas si batailleuse et de pareilles précautions ne sont pas obligatoires.

On le voit, notre confrère anglais ne prend pas les choses au tragique. L'Ecosse, dont l'arbitre appartient d'ailleurs à la Rugby Union d'Angleterre, aurait pu l'imiter. Pour si regrettables qu'ils soient, nos exploits du 1er janvier ne sont rien en comparaison de ceux des Hongrois et des Anglais eux-mêmes. Avant de nous donner une leçon, les Ecossais auraient pu regarder dans leur île. Voilà pourtant des spectateurs qui avaient joué eux-mêmes, ce que l'Ecosse reproche à notre public de ne pas avoir fait.

L'U. S. F. S. A. a répondu une lettre à la Scottish Rugby Union. Elle peut, sans danger, y joindre l'article du *Tit Bits*. Il y a de fâcheux « pétardiers chauvins » en France. Il y en a, hélas, dans tous les pays, et, à l'inverse de ce que dit la chanson : « Ils en ont en Angleterre ». Alors, à quoi rime cette indignation déplacée et cette leçon qui se retourne contre ceux qui la voulurent donner.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

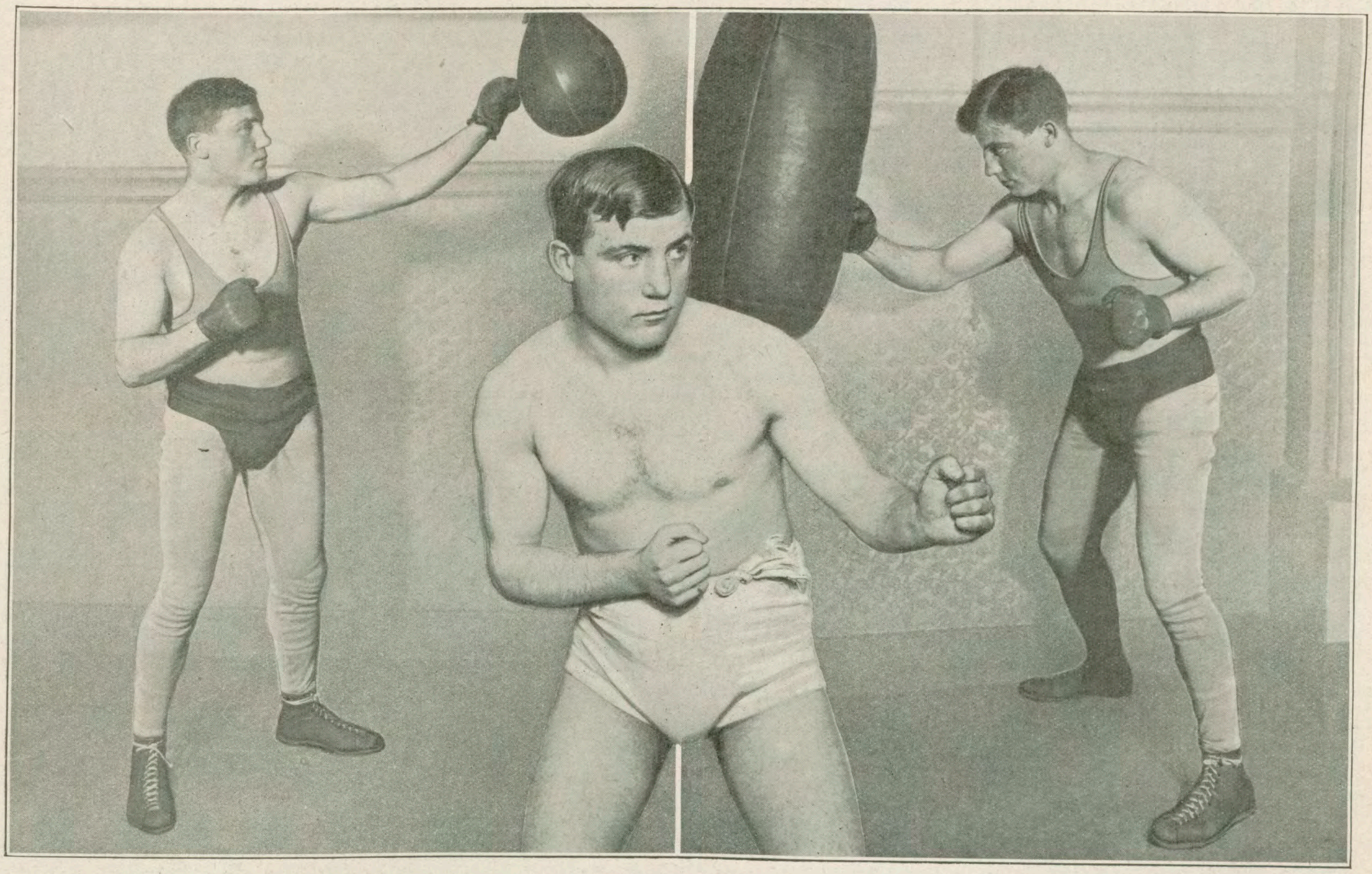
— On dit qu'au prochain conseil de l'U. S. F. S. A., plusieurs délégués de comités régionaux auraient l'intention de déposer une motion tendant à empêcher les juges anglo-saxons d'arbitrer les matches internationaux.

Dans le cas où l'Angleterre refuserait de souscrire à ce projet, ces mêmes délégués demanderaient purement et simplement l'abolition des matches internationaux.

(1) Le rédacteur du *Tit-Bits* exagère. Il y a loin d'Auteuil aux boulevards.

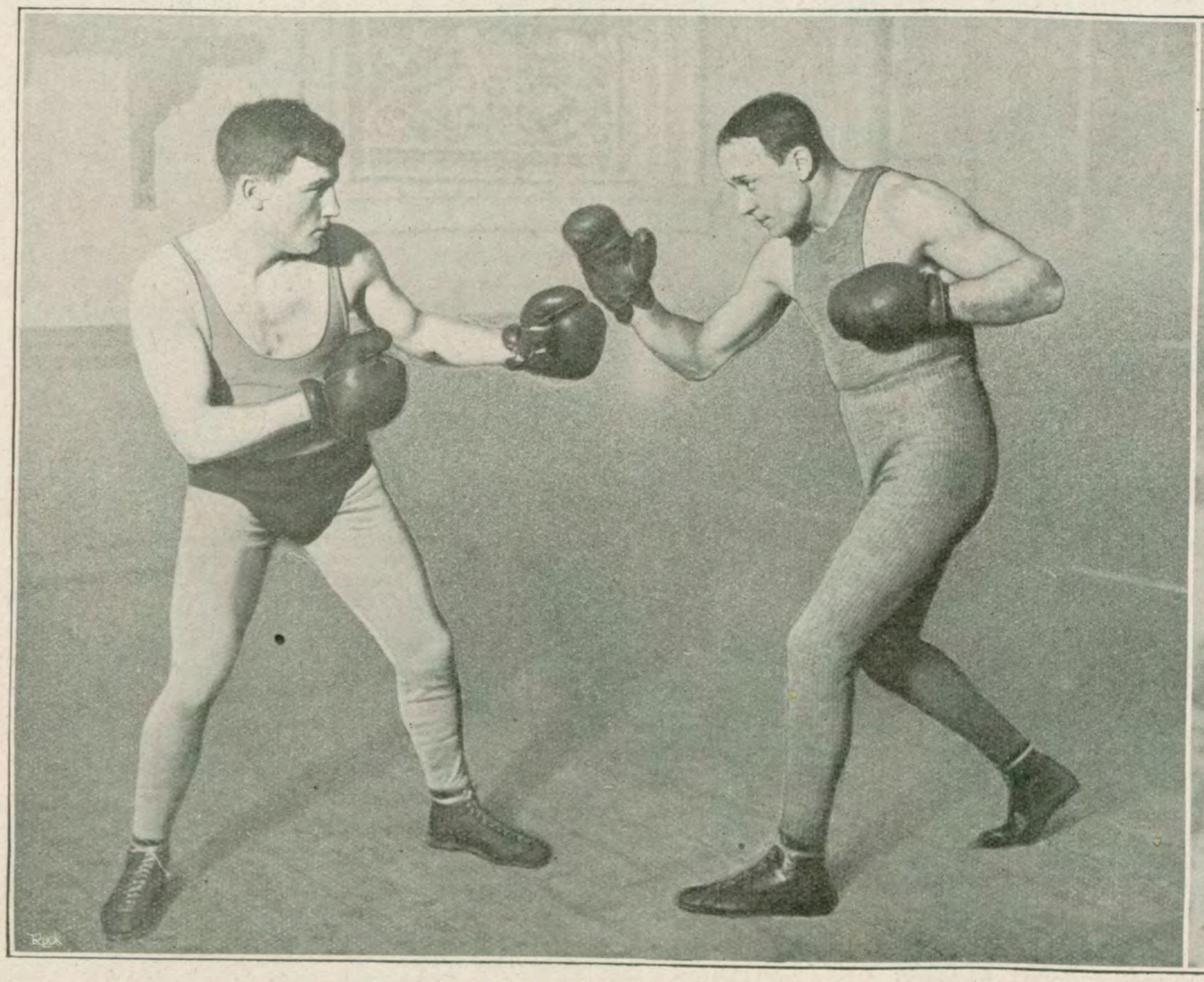
(2) Tout cela est plus que dramatisé. Les gardes municipaux à cheval sur le Vélodrome, l'arbitre frappé. Il n'a pas reçu un coup, grâce aux équipiers français dont on ignore un peu la tâche sportive, après le match.

AVANT LE MATCH HOGAN - W. LEWIS



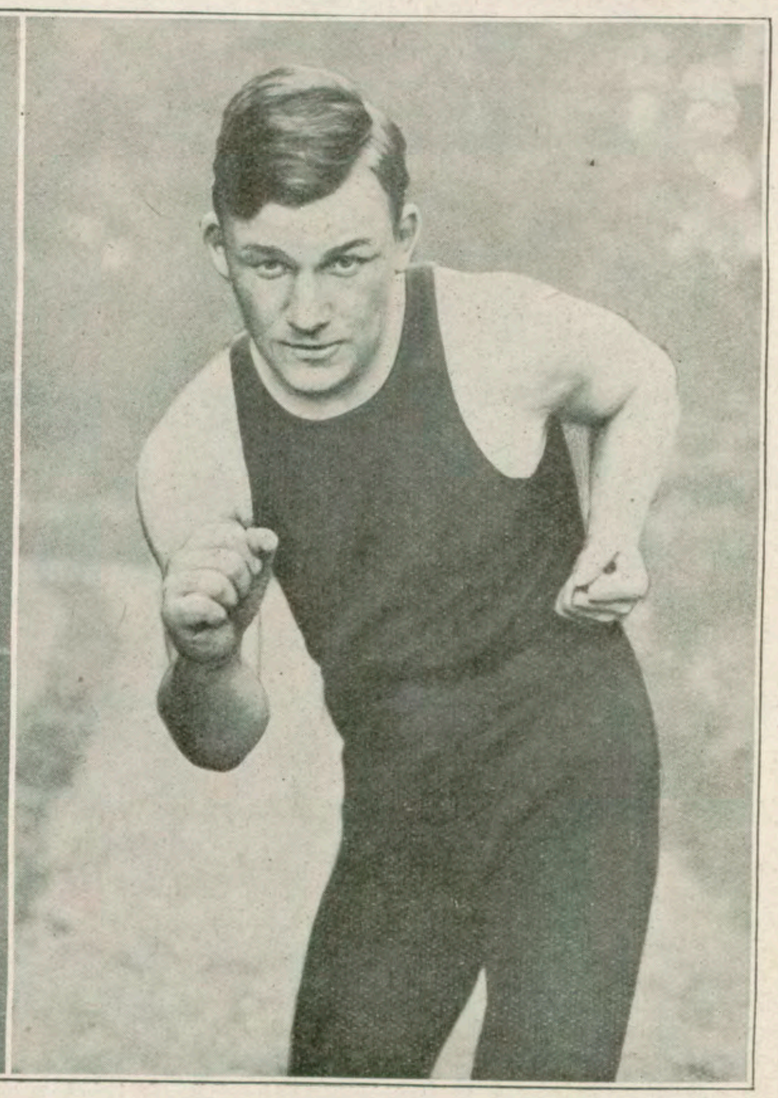
ADRIEN HOGAN S'ENTRAINE

Adrien Hogan, qui mit knock-out Marcel Moreau en 12 reprises avant de partir au régiment, s'est remis à l'entraînement dès qu'il est redevenu civil. Après plusieurs combats qui se terminèrent tous par des victoires par knock-out, il va faire une grande rentrée contre l'Américain, Willie Lewis.



ADRIEN HOGAN BOXE AVEC GEO MAX

Si Adrien Hogan triomphe de Willie Lewis, au Palais des Sports, un match s'imposera : la rencontre Carpentier-Hogan, qui nous permettra de juger les deux Français qui semblent les meilleurs.



WILLIE LEWIS

Willie Levis, notre initiateur à la méthode américaine, l'un des boxeurs les plus populaires à Paris.

FOOTBALL-RUGBY

Études techniques sur le Football [1]

La brutalité au Rugby.

Il n'y a aucun doute, la brutalité dans le football va toujours croissant, il faut prendre des mesures décisives, pour l'enrayer, en arrêter la croissance et parvenir à la supprimer complètement.

Dans les compétitions, c'est-à-dire les parties jouées pour une coupe, un challenge ou un championnat, on ne saurait trop blâmer la brutalité qui existe dans le football.

Créés à l'origine pour encourager les joueurs, les coupes et challenges se sont, aujourd'hui, bien écartées de leur but, car, maintenant, les équipiers jouent d'une façon toute particulière quand ils y prennent part.

J'ai souvent fait l'expérience de cela : en Angleterre, j'ai joué contre des équipes, dans des matches de championnats et, avec les mêmes équipes dans des matches amicaux.

Je n'hésite pas à affirmer qu'il y a autant de différence entre ces deux sortes de parties qu'entre « un combat de taureaux et une exposition de chrysanthèmes ».

En France, j'ai trouvé le même état de choses ; les matches de championnats et les matches amicaux sont entièrement différents, tant au point de vue qualité de jeu, qu'au point de vue courtoisie.

J'ai joué contre le même team, d'abord dans un match amical, puis pour une rencontre de championnat, et je suis resté très étonné de la profonde différence qu'ont présentée ces deux rencontres.

Dans le match amical, lorsque le jeu devenait un peu dur, j'entendais un ou plusieurs joueurs, dire à tel de leurs camarades : « Il ne faut pas faire cela ! Ce n'est pas un match de championnat. » Et cette réflexion, je l'ai déjà entendue en Angleterre ! Pourquoi ? simplement parce que, en championnat, les équipiers veulent gagner à tout prix. Une telle compréhension du jeu ne plaît ni aux spectateurs ni aux joueurs ! Voyons, pourquoi jouons-nous ? Pour notre santé et le plaisir que nous éprouvons à pratiquer notre magnifique jeu ! Je ne crois pas que ce soit pour le douteux plaisir de casser les jambes, les bras ou n'importe quoi, à son adversaire.

LE JOUEUR QUI A LE BALLON EST SAISI PAR LA TÊTE ET VA ÊTRE BRUTALEMENT PLAQUÉ.

En pratiquant le rugby, nous donnons beaucoup de plaisir à des milliers de personnes, à qui nous procurons une saine récréation, toutes les semaines ; or, quand nous nous dégradons à jouer avec brutalité, nous diminuons à la fois notre plaisir et celui des spectateurs.

Cet état d'esprit existe pour tous les matches de championnats, dans n'importe quel pays ; j'estime qu'il est temps d'y mettre un frein.

D'ailleurs, il est juste de dire que c'est quelquefois la faute des spectateurs, lesquels encouragent les équipiers à jouer brutalement, en les excitant de la voix, mais, ordinairement, le joueur seul est à blâmer.

Très souvent, avant le début d'une partie, on entend des réflexions dans le genre de celle-ci : « Il faudra faire attention à Un Tel, » un trois-quarts centre, par exemple ; « plaquez-le, qu'il ait le ballon ou non, et puis, plus il restera longtemps à terre, meilleur ce sera pour nous. »

C'est un tel état d'esprit qui provoque la brutalité.

Il est à remarquer que, dans chaque équipe, il y a, en général, un ou deux bons joueurs qui s'attirent presque toujours des marques de brutalité ; or, ce sont habituellement ceux qui pratiquent le jeu le plus franc et le plus doux. Il s'en suit qu'ils sont beaucoup plus exposés que les autres, car, très sportifs, ils croient que leurs adversaires joueront de la même façon qu'eux.

(1) Voir les nos 745, 746, 747 et 749.

Je souhaite que les championnats soient supprimés, à cause de la brutalité qui est montrée dans ces matches et aussi pour les spectateurs, auxquels ces parties ne peuvent plaire.

Il est à remarquer que le si *beau jeu* ouvert n'est presque jamais pratiqué dans les compétitions. Chaque team ayant absolument peur de voir marquer les adversaires, ferme le jeu, ce qui est laid et cause des brutalités. Il y a quelque temps, à Cardiff, les équipes de Swansea et Cardiff se sont rencontrées devant 25.000 personnes et ont pratiqué ce genre de football ; les spectateurs sont partis absolument dégoûtés.

En Angleterre, le rugby est en déclin à cause des nombreux matches qui ont été joués de cette façon.

Gardons-nous bien en France (je suis au moins naturalisé depuis le temps) de le laisser mourir en imitant les Anglais. On objectera que seules les rencontres de championnat attirent la foule ; c'est un tort !

A Nantes, nous avons beaucoup plus de monde pour nos rencontres amicales avec Bayonne, Tarbes, etc., que pour les demi-finales avec Bordeaux ; le fait a été démontré l'an dernier.

D'autre part, tout le monde est parti heureux d'avoir assisté à une partie de rugby, vraiment digne de ce nom.

Je suis heureux, de mon côté, de déclarer que jamais je n'ai joué des matches plus intéressants et plus courtois ; les Bayonnais et les Tarbais pratiquent le jeu ouvert, vite, avec vigueur, mais sans même un soupçon de brutalité, et pourtant j'ai dans l'idée que si jamais Bayonnais et Tarbais se rencontraient pour la finale du championnat, la partie ne serait pas jolie à voir, pour la bonne raison que, contrairement à leur habitude, ils se mettraient immédiatement au jeu fermé.

Pourtant, il y a des joueurs qui ne peuvent pas jouer sans brutalité, et c'est leur exemple qui est pernicieux pour les autres équipiers. Véritablement, il y a des joueurs qui devraient se contenter de rester d'excellents sportsmen, mais ne devraient jamais pratiquer.

Dans les matches amicaux, les plus brutaux ne se montrent pas sensiblement plus terribles que les autres, mais dans les championnats, ils perdent complètement la tête et deviennent de véritables bêtes sauvages.

Donc, supprimons les championnats pour le plus grand bien du football dans tous les pays.

Jusqu'ici, je n'ai pas fait de personnalités, je n'ai parlé que de la brutalité en général, mais maintenant j'ai l'intention de dire quelques mots au sujet de chaque match.

Les différentes phases de ce mauvais jeu sont en apparence insignifiantes, et la plupart des spectateurs ne s'en aperçoivent pas. Mais, en réalité, il y a beaucoup de petites choses qui ont une grande importance dans le football. J'en vais énumérer quelques-unes.

1° Je n'ai jamais joué dans un match, sans voir un équipier pousser, avec les mains, à la touche, un adversaire qui attend le ballon, ce fait se passe alors que l'adversaire est assez loin, dans le cas d'une touche longue.

En dehors du procédé qui est très répréhensible, il y a là, pour celui qui en est la victime, un réel danger, puisqu'il tombe au moment où il s'y attend le moins. Beaucoup d'entorses et de froissements de muscles n'ont pas d'autres causes.

2° Une autre chose que je réprouve, est l'habitude qu'ont certains joueurs de plaquer un homme qui vient de faire un arrêt de volée.

A mon avis, l'arbitre doit être très sévère pour une telle faute, j'avoue que, pour ma part, je nestimerais pas trop le fait de le faire sortir du terrain sans aucune discussion, car un joueur voit très bien s'il y a oui, ou non, arrêt de volée, et même si l'arbitre ne l'a pas sifflé, c'est un devoir de ne pas plaquer l'homme qui vient de le réussir.

Quand un équipier a réussi un arrêt de volée, neuf fois sur dix, il reste sur la place qu'il a marquée du talon, les muscles absolument relâchés, et c'est de là que vient le danger d'une blessure grave.

Pendant notre match contre Tarbes, ayant réussi un arrêt de volée, je ne fus nullement bousculé par les deux adversaires qui me suivaient, et pourtant l'arbitre n'avait pas sifflé ! Voilà du bon jeu.

Et, pourtant, ils étaient si près que je suis sûr que le courant d'air qu'ils occasionnaient m'aurait fait dresser les cheveux sur la tête.

3° On peut voir très souvent un homme en plaquant un autre, tomber avec lui ; tous deux luttent alors, comme des sauvages, pour la possession du ballon. Arrivent deux ou trois autres joueurs qui saisissent, l'un, une jambe, l'autre un bras de l'autre plaqué et qui se mettent à tirer, chacun dans leur direction, essayant de lui faire jouer le ballon. Je sais bien que l'homme plaqué doit jouer le ballon, c'est-à-dire le laisser tomber devant lui, mais comment peut-il le faire quand il est tombé dessus.

Dans ce cas, celui qui doit être pénalisé, c'est celui qui empêche de jouer le ballon et, en l'occurrence c'est le plaqueur ; d'ailleurs, l'arbitre doit défendre de toucher un homme à terre, ce qui simplifiera tout.

Cet incident est presque toujours la source de toutes les brutalités, car, lorsque les uns viennent pour arracher le ballon, ceux de l'équipe adverse viennent pour s'y opposer et cela se termine par une mêlée générale où les mauvaises humeurs peuvent se donner libre cours.

Dans un prochain article, j'ai l'intention de continuer cette étude, en même temps que je ferai quelques remarques sur le devoir de l'arbitre, dans les cas de mauvais jeux, ainsi que les pénalités qui devraient exister pour un joueur, ayant été expulsé du terrain.

PERCY BUSH.

Poignée de nouvelles.

— Une retraite, qui sera vivement regrettée si elle est confirmée, c'est celle de Mauriat. On dit que son prochain mariage ne serait pas étranger à cette détermination.

— Il y a actuellement plus de 12 aviateurs : officiers sous-officiers, sapeurs ou simplement civils qui, chaque dimanche, défendent avec acharnement les couleurs de leurs clubs dans des matches de rugby.

— Une cure merveilleuse due au football. Un joueur de province était affligé d'un fâcheux bégaiement. A la suite d'un furieux plaquage, l'autre dimanche, il s'est mordu très profondément la langue ; maintenant que sa blessure est cicatrisée, il s'exprime sans la moindre difficulté.

EXCELSIOR

Par ses nombreuses photographies des actualités du jour, sa rédaction indépendante et impartiale, ses correspondants particuliers sur tous les points du globe, *Excelsior* est devenu rapidement l'égal des premiers organes d'informations et le premier journal quotidien illustré du monde.

Tous les lecteurs des Publications Pierre Lafitte doivent considérer *Excelsior* comme leur journal quotidien. Demandez la liste détaillée des primes et avantages offerts aux abonnés d'un an, à *Excelsior*, 88, avenue des Champs-Elysées, Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Henry Martin Jones, qui a fait un essai de transport de colis postaux aériens de New-York à Boston.

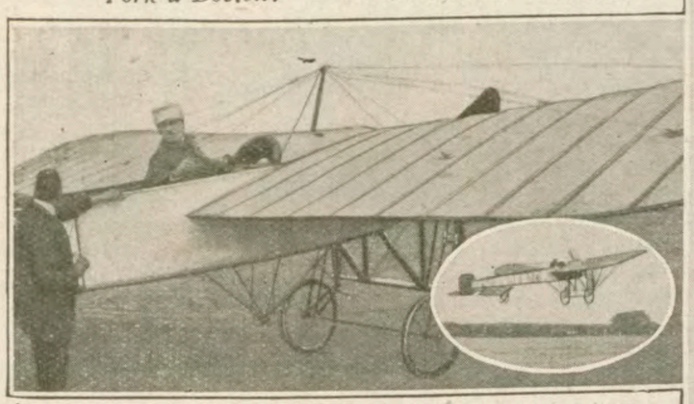
Léon Guichemerre, un réputé torero, qui se fait applaudir dans les courses landaises.

Le Dr Paulin Mery, ancien député, membre du Comité-directeur de l'U.V.F., mort des suites de brûlures des rayons X

Le boxeur américain Eddie Mac Goosty, qui va venir en France. C'est un des meilleurs boxeurs poids moyens.

Coupe offerte par l'hôtel Gassion pour être disputée par le Golf Club de Pau.

L'excellent aviateur Mollien, directeur de l'école de Juan-les-Pins, fait de nombreux vols avec passagers sur la côte d'Azur.



L'aviation au Tonkin : M. Koutmisoff attaché à l'ambassade de Russie, fait de très jolis vols à Hanoï à bord de son monoplan Blériot. En médaillon, l'aviateur en vol au dessus de l'Hippodrome d'Hanoï

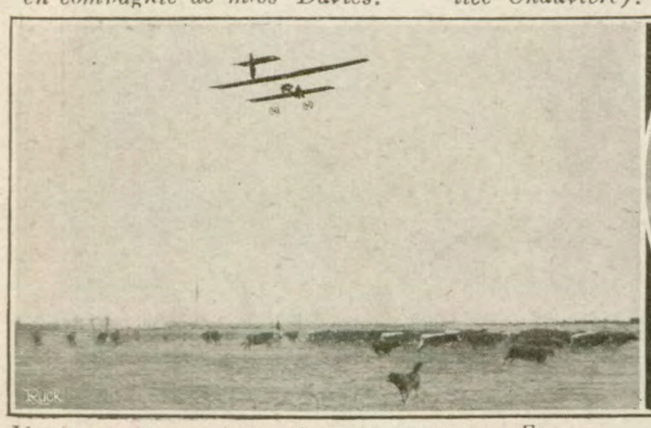
Legagneux, après avoir battu le record français de la hauteur avec passager, montant à 3.670 mètres, en compagnie de miss Davies.

Legagneux et miss Davies, et leur Morane-Saulnier (hélice Chauvière).

L'équipe Hellenique qui a gagné les championnats d'Egypte de natation. Debout, de g. à dr.: Al. Pandelides, P. Basiliades, C. Nicolaïdis; au milieu: P. Psycha (cap.); assis: M. Tsamis, G. Pilavachi, P. Assimacopoulo.

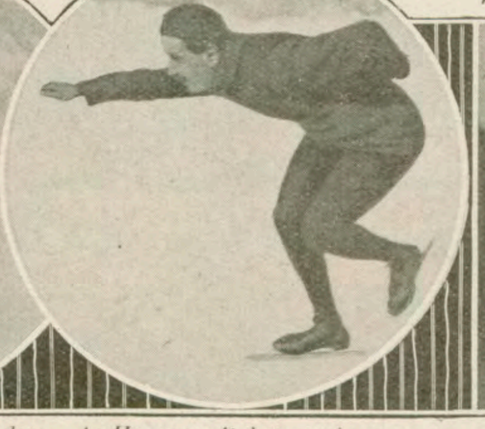
Les équipes de football rugby du Racing club Chalonnais et du Racing club Franc-Comtois se sont rencontrées le 20 janvier à Besançon. Le match ne donna pas de résultats, aucun essai n'ayant été marqué

Les boy scouts de Berlin s'exercent à traverser un gué figuré devant le feld-maréchal von der Goltz. L'éducation militaire de ces enfants est très minutieuse. Ils reçoivent des leçons des meilleurs instructeurs de l'armée.



L'aviateur Reybaud, parti de Miramas sur Farman, avec sa femme, atterrit au milieu de la manada d'un de ses amis, au grand effroi des taureaux.

Mlle Poujade, du club des Patineurs de Paris, seconde du concours de figures de Davos.

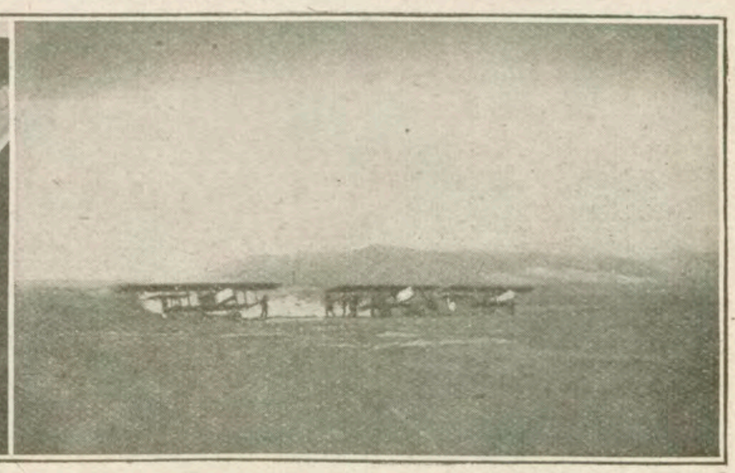


Le Hongrois Bohrer, vainqueur des 500 mètres et 2e des 5.000 et 10 000 m. à Davos.

L'équipe de cross-country du Massilia Club qui a gagné le challenge Dubonnet, le 12 janvier, à Marseille devant le Sporting Club de Marseille.

Dimanche dernier, à Saint-Cloud, les scolaires ont disputé le championnat de Paris de cross country. Le parcours, plutot difficile, comportait 10 kilomètres. La victoire est revenue à Salles du lycée Janson, en 46 m, 21 s.

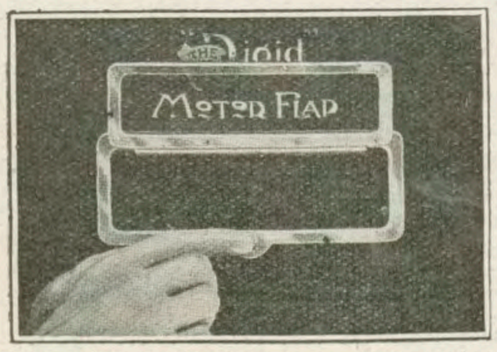
Willie Lewis, qui doit rencontrer Hogan le 11 février, est arrivé à Paris le 31 janvier. Le voici photographié à la gare Saint-Lazare, en compagnie de son manager, DanMac Ketrick et de M. Saint-Denis du New-York Globe.



Le Lt-Reimbert, les maréchaux des logis Hurard et Benoit partent de Biskra, vont aux oasis d'Ouled Djellah et reviennent, en une journée, après avoir couvert 200 kil. au-dessus du désert, sur leurs H. Farman.

PETITE REVUE TECHNIQUE (1)

VOLET POUR GLACES ET PARE-BRISE. — Par les temps de pluie ou de neige, ou encore lorsqu'il bruine, les automobiles à conduite intérieure ou munies de pare-brise deviennent difficiles à conduire. Les gouttelettes liquides ont tôt fait d'interposer entre le conducteur et la route leur rideau tremblottant, et il faut alors s'arrêter de temps à autre



Petit volet mobile que l'on peut ouvrir et fermer à volonté.

pour essuyer la glace ou tout au moins faire disparaître les gouttes miroitantes.

Le « Rigide motor flap » pare à cet inconvénient. Il constitue en effet une sorte de petit volet mobile, rond ou rectangulaire, que l'on peut ouvrir ou fermer à volonté. Une simple pression du doigt suffit.

Outre la netteté de vision qu'il procure, il permet la communication facile entre les occupants et le conducteur d'une voiture fermée, dont il assure par surcroît la ventilation.

Sa fermeture est absolument hermétique et étanche et ne donne lieu à aucun bruit, quelques violentes que soient les secousses subies par la voiture.

UN AÉROPLAGE SÉRIEUX ! — Il paraît que la saison prochaine va voir éclore, sur nos plages de sable, toute une multitude de ces chars à voile que de bien intentionnés néologistes ont baptisés du nom invraisemblable d'*aéroplages*.

Pourquoi *aéroplage*, grands Dieux ? N'eût il pas mieux valu s'inspirer de nos amis d'Angleterre, qui emploient le terme « sand yacht » (sable-yacht). définissant ainsi exactement ce nouvel engin de sports !

Quoi qu'il en soit, le sand yacht figuré ci-dessous est un modèle du genre.

Un aéroplage de vitesse.

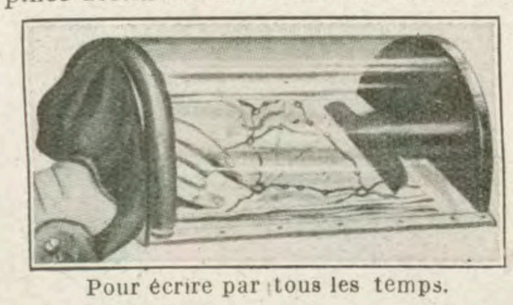
Il se compose d'un châssis en bois armé, supporté par quatre roues jumelées, à flasques pleines, pour éviter le « bourrage » du sable dans le rayonnage. Des ailes garantissent les passagers des projections de sable.

Le châssis est équipé en shooner, avec une grande voile comportant des ris pour le cas de mauvais temps, et deux focs.

Ce yacht des sables a été essayé sur les bords de la mer du Nord, à Scheveningen (Hollande).

POUR ÉCRIRE A L'ABRI. — D'Amérique, il nous vient une ingénieuse invention, que nous croyons susceptible d'application à l'aviation, bien qu'elle ait été utilisée pour la première fois, en automobile, par le commissaire chargé officiellement de reconnaître la route pour « l'Indiana-Four-State Automobile Tour ».

Il consiste en une tablette en tôle d'acier sur laquelle est montée une pince destinée à maintenir la carte ou le



Pour écrire par tous les temps.

bloc-notes à employer. La tablette est recouverte par une feuille de celluloïd — on pourrait ici employer l'émaillite — qui prend appui, d'une part, sur les côtés de la tablette, et, d'autre part, sur les extrémités demi-circulaires. L'une de ces extrémités est fermée par une mince tôle d'aluminium, tandis que l'autre, qui comporte un arceau métallique rembourré, maintenant une sorte de rideau en tissu caoutchouté, reste ouverte.

L'observateur introduit la main par cette ouverture et peut ainsi écrire, sans craindre que la pluie ou le vent ne vienne entraver sa besogne.

L'idée est évidemment très simple, mais encore fallait-il y songer.

Nous verrions très bien une combinaison de ce système avec le porte-carte ordinaire. Cette combinaison permettrait, lors des observations ou reconnaissances, de porter sur la carte toutes indications utiles avec une grande facilité.

LES PLUS PETITS PATINS A ROULETTES DU MONDE. — Tout récemment, en Angleterre, une exhibition de roller skating fut faite par une troupe enfantine, qui remporta le plus franc succès, légitimé surtout par la petite taille des mignons patineurs.

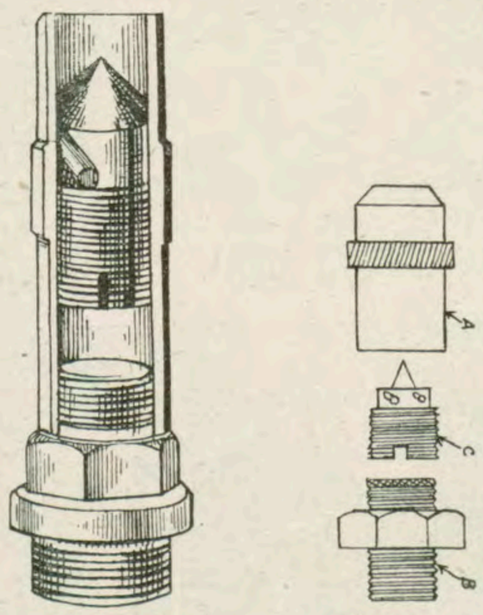
Un patin à roulettes pas plus grand qu'une tasse.

Nous avons cru intéressant de reproduire un des patins du plus petit personnage de la troupe, en raison de ses dimensions exiguës qui permettent de le faire tenir sur une tasse à thé.

Il est à remarquer que ces minuscules patins sont des plus perfectionnés et d'une robustesse à toute épreuve.

ECONOMISEUR D'ESSENCE. — On sait que, dans les moteurs à explosion, le rendement thermique dépend de la qualité de la carburation. Et celle ci est elle-même fonction de la vaporisation plus ou moins parfaite de l'essence.

Or, par sa construction spéciale, l'économiseur Mills, qui n'est autre qu'un gicleur perfectionné, assure une excellente vaporisation, une utilisation rationnelle de l'essence aspirée, d'où doit résulter une réelle économie.



Coupes de l'économiseur d'essence.

Cet appareil, qui peut s'adapter à tous les carburateurs existants en remplacement du gicleur ordinaire, se compose de 3 parties : Un raccord B, qui peut être fileté selon les besoins ; un vaporisateur gicleur ; et une tête dans laquelle est enfermé ledit vaporisateur.

L'essence aspirée passe par un conduit central et est amenée au vaporisateur, d'où elle sort par des orifices ménagés obliquement sur la couronne qui en forme la base. Elle est donc projetée violemment, avec un mouvement de giration accentué, entre le cône et l'ajutage de sortie, où la vaporisation se parfait instantanément.

Cet économiseur, fort bien compris, se fait pour petite ou grande puissance. L'orifice du jet peut-être ouvert ou fermé à volonté suivant les besoins. Le vaporisateur-gicleur est insensible aux trépidations.

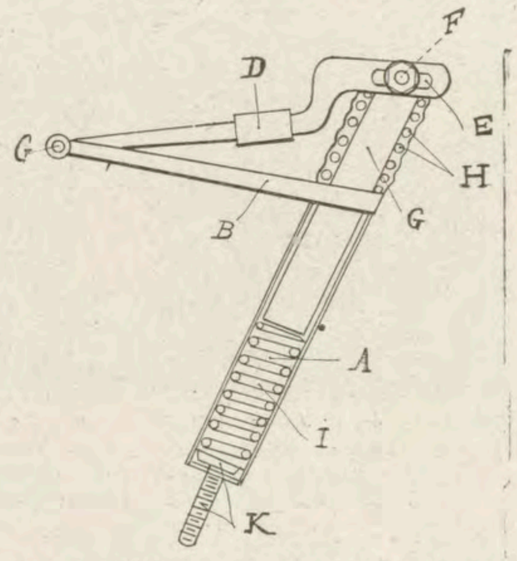
Avec le Mills, la gazéification est parfaite, et l'aspiration ne peut amener d'essence pure dans la tuyauterie. Le constructeur assure une économie de 20 à 25 o/o sur la consommation.

SUSPENSION ÉLASTIQUE POUR CYCLES — Parmi les nombreux accessoires du cycle, la suspension élastique n'occupe pas le rang qui lui devrait revenir.

En France, nous comptons cependant quelques modèles excellents, et ceux-ci viennent de s'augmenter d'une unité.

La suspension C. M., reproduite ici, est robuste et souple, la selle y est maintenue dans une direction constante, et l'élasticité est réglable suivant le poids du cavalier. Ces diverses conditions sont celles requise pour qu'une supension soit satisfaisante.

Dans la C. M., la tige de selle A reçoit une sorte de potence rigide B, à l'extrémité C, de laquelle une tige porte-selle D est articulée. Cette tige repose par l'intermédiaire d'une glissière E sur des



Une suspension pour bicyclette souple et robuste.

galets F et F' montés en bout d'une tige G à ressort extérieur gainé de cuir souple H, et intérieur I, coulissant dans la tige de selle, et dont la tension peut-être réglée par la vis K.

L'ensemble est robuste, indéréglable, et n'a aucun jeu, ni latéral, ni vertical.

PAUL LAUNAY.

LE VESTON FLOTTEUR DERUDDER.

Le 31 janvier a été expérimenté, avec succès, dans la piscine de la rue de Chazelles, un nouveau vêtement de sauvetage, qui est certainement le plus pratique et le plus rationnel des appareils flotteurs inventés jusqu'à ce jour.

Sujet muni du veston flotteur Derudder ; il reste indéfiniment dans la position verticale, la tête et les épaules hors de l'eau.

Une nombreuse affluence s'était rendue au Swimming Palace pour assister à cette intéressante démonstration. On reconnaissait les aviateurs Hélen, Gobé, Levasseur, le lieutenant Bellemois, les membres de la presse sportive et politique, le docteur Guglielminetti, Mlle J. Tissot, les représentants du Préfet de police, etc...

L'inventeur, M. Derudder, et le directeur de la maison Roold, M. Goutter présentèrent d'abord le gilet flotteur qui, à première vue, ne se distingue pas d'un gilet de ville ordinaire, puis ils le firent revêtir à un expérimentateur qui s'élança dans l'eau pour revenir immédiatement à la surface, sans faire le moindre mouvement.

Au cours d'une seconde expérience, on attacha l'expérimentateur de telle façon qu'il ne put remuer ni bras ni jambes, précipité à l'eau, il réapparut dans la position verticale, la tête et les épaules complètement à l'air, comme le prouve la photographie ci-dessus.

D'autres expériences furent encore tentées, toutes plus probantes les unes que les autres.

Le veston flotteur Derudder, est l'appareil de secours idéal pour les pilotes d'hydro-aéroplanes, les yachtsmen et tous ceux que les sports nautiques intéressent ; finie la ceinture de sauvetage encombrante avec ses énormes morceaux de liège, finis les grossiers vêtements de Kapok qui étaient imposés aux concurrents des meetings de Monaco.

Tous ces engins encombrants seront désormais mis au rebut.

Le veston flotteur arrive à son jour, il fera parler de lui. Il convient de féliciter M. Derudder de son invention, et aussi la maison Roold, qui va vulgariser l'emploi de ces vêtements de sauvetage, comme elle a vulgarisé le casque protecteur que tous nos aviateurs portent aujourd'hui.

F. MORIN

1. Nous recevons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE RUGBY

LE MATCH RACING S.C.U.F. — LE BALLON VA A BURGUN.

Le championnat de Paris de rugby est l'épreuve par excellence des incertitudes ; dimanche dernier, à Colombes, le Racing a été battu par le Sporting, par 8 points à 3. Au Parc des Princes, le Stade Français a défait le Sporting Club de Vaugirard, après une belle partie, par 9 points à 5.

LE PLAQUAGE D'UN UNIVERSITAIRE DANS LES 22 MÈTRES DU RACING.

A Colombes, la partie ne fut pas belle à voir. Ce fut, du commencement à la fin, une succession de mêlées, d'ébauches de dribbling. Le S.C.U.F., triompha, parce qu'il mit plus d'ardeur dans la lutte et joua une défense serrée. Besset et Du Souich marquèrent les deux essais du S.C.U.F. et Failliot celui du R.C.F.

THEURIET EST PLAQUÉ

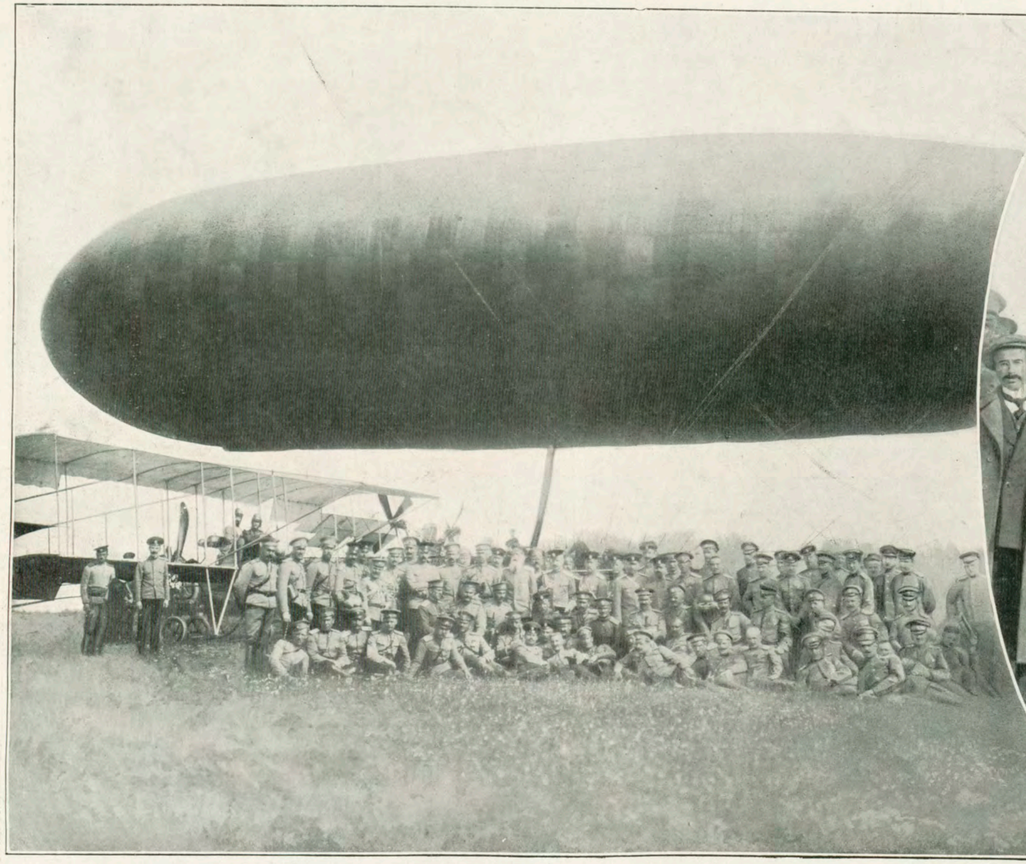
Le Racing semble subir, actuellement, un déclin de forme ; dimanche dernier ses avants jouèrent très inégalement et brutalement.

LE MATCH STADE-VAUGIRARD.

Au Parc des Princes, le Stade a pris une belle revanche sur Vaugirard, qui l'avait battu dans le match aller par 8 points à 7, marquant 9 points à 5.

LA VIE AU GRAND AIR

L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE EN RUSSIE



LE DIRIGEABLE KORCHOUN

Le dirigeable militaire russe Korchoun *est l une des plus importantes unités de la flotte aérienne de nos alliés. Notre cliché le représente au moment où il va partir pour une excursion. Devant lui, se trouve la majorité des officiers pilotes russes. A gauche, un biplan militaire s'apprête à prendre son vol.*

LE LIEUTENANT ANDREADI

Le lieutenant Andreadi, dont nous publions une interview, est l'un des plus remarquables pilotes russes avec le lieutenant Dibowski. Ses raids fameux l'ont placé à la tête des pilotes du pays allié. Il vient de faire un voyage en France pour étudier de près nos centres d'aviation.

UNE REVUE D'AÉROPLANES

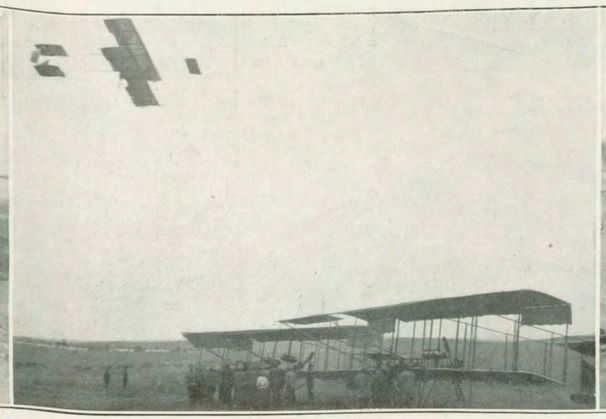
Les revues d'aéroplanes militaires sont fréquentes en Russie. L'aéronautique est confiée à des hommes très compétents, animés seulement du désir de faire rendre le maximum à la cinquième arme. C'est une des différences les plus marquantes entre la Russie et la France, hélas! En vol, le dirigeable Jastreb.

LE MONOPLAN DU LIEUTENANT ANDREADI

Les officiers aviateurs de l'école de Katcha se font photographier avant un vol du lieutenant Andreadi sur son monoplan français. On remarque parmi eux le pilote Elfimoff, dont on se rappelle la participation à nos meetings.

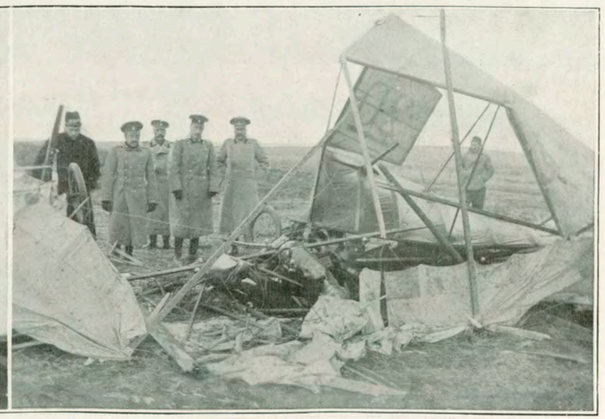
LES AUTOMOBILES DES PILOTES

De grands breaks automobiles sont mis à la disposition des aviateurs militaires. Ils sont destinés à les mener de Sébastopol à l'école de Katcha et à suivre les pilotes dans leurs raids.



A L'ÉCOLE DE KATCHA

L'école militaire de Katcha, près de Sébastopol, est l'un des plus grands centres d'aviation en Russie, et chaque jour, les vols d'entraînement y sont très nombreux. Nos alliés semblent particulièrement doués pour l'aviation.



LES DÉBRIS D'UN APPAREIL

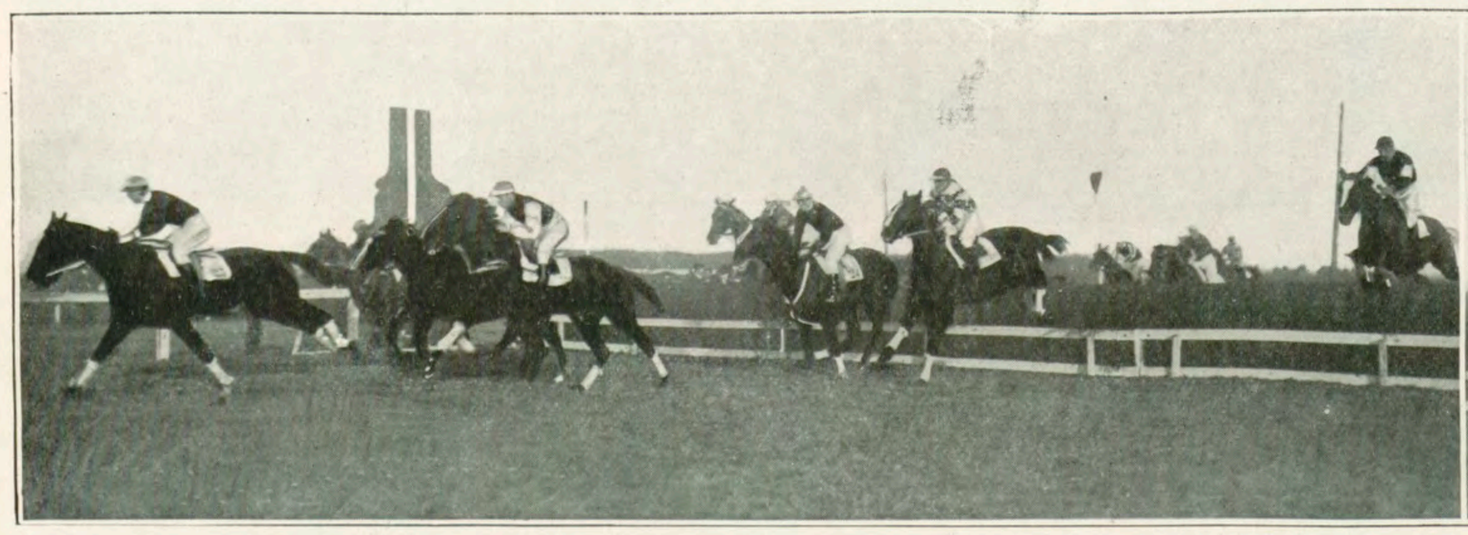
Les Russes ne sont pas plus que les autres à l'abri des accidents; jusqu'ici, cependant, ils ont fourni un chiffre très minime de victimes, comparativement aux kilomètres effectués en vol par eux. Ils ont eu 14 martyrs de l'air.

LE BANQUET DEUTSCH DE LA MEURTHE

LA REMISE DE LA CRAVATE DE COMMANDEUR

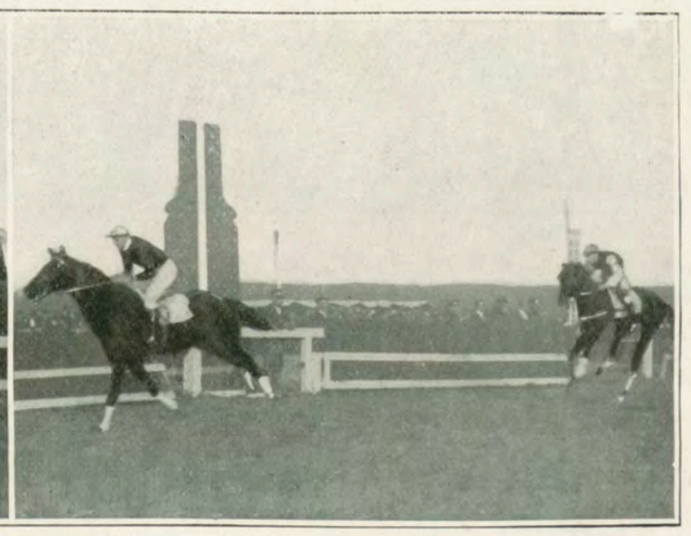
Dimanche dernier, une grande fête avait été organisée par l'Aéro-Club de France, pour célébrer la nomination de M. Henri Deutsch, de La Meurthe, au grade de commandeur de la Légion d'honneur. La plupart des membres de l'A. C. F. avaient tenu à assister à cette solennité.

LES COURSES DE PAU



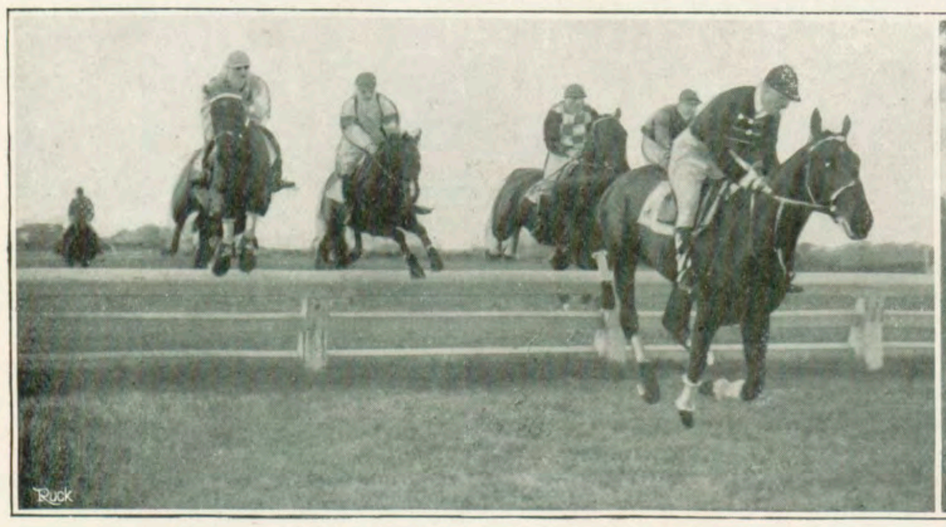
LE PRIX DU CERCLE ANGLAIS (haies, handicap 5.000 mètres) -- 26 Janvier.

Vingt et un concurrents ont pris le départ dans cette épreuve. Royal Fox a d'abord mené, puis il a été dépassé par Le Jaune, Le Sylphe et Polo Alto. Dans les tournants, Le Sylphe se détachait très nettement.



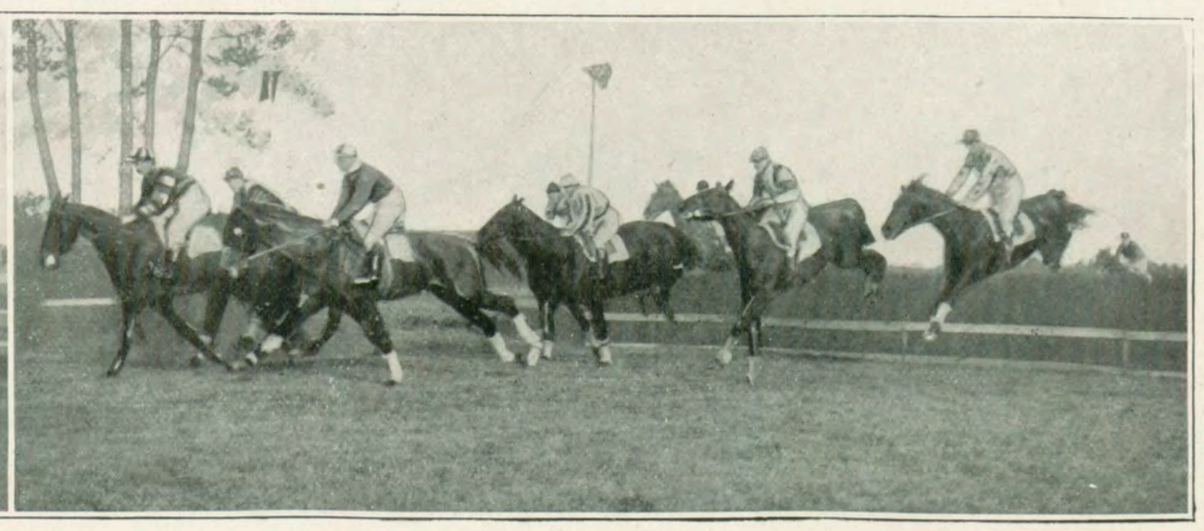
L'ARRIVÉE DU PRIX DU CERCLE ANGLAIS

Le Sylphe (W. Head), malgré les efforts de Polo Alto, gagnait par deux longueurs.



LE PRIX DES DRAGS (steeple, gentlemen-riders)

Neuf gentlemen se mirent en selle dans cette course. Fair Duchess semblait gagner, mais Vif Argent V (M. de Bataille) le battait d'une longueur.



LE PRIX D'OUVERTURE (haies, 2.800 mètres).

Ovide, à M. J. Laffitte, bien monté par Maisonnave, a eu facilement raison de Va Toujours, piloté par M. de Fournas. Les deux chevaux avaient dérobé pendant le parcours.

CYCLISME

Après les Six Jours

La physiologie de ces épreuves

Jusqu'a cette année, nous ne connaissions en France les courses de Six Jours que par ouï dire, et ceux qui n'en avaient jamais vu ne se figuraient nullement ce que pouvait être une telle épreuve.

Au point de vue médical, une question vient immédiatement à l'esprit: un homme de qualité, au mieux de son entraînement, peut-il, sans fatigue excessive, sans danger pour sa santé, fournir un tel effort ?

Et c'est cette question que, bien des fois, je me suis posée en regardant l'interminable ronde des coureurs autour de la piste du Vélodrome d'Hiver.

A voir en gros les résultats de la course, le nombre d'hommes qui ont pu la terminer et leur aspect au sixième jour, on peut déjà répondre affirmativement, mais en examinant les choses de plus près, on voit que l'organisme d'élite de nos hommes supporte presque en se jouant cette énorme dépense d'énergie.

Pour s'en rendre un compte exact, il faut examiner en détail l'organisme du coureur aux diverses périodes de la course.

Tout d'abord, une constatation très nette: l'homme des Six Jours n'est vraiment lui-même qu'après une période de dernière mise au point d'environ 48 heures. Les deux premiers jours, il est inquiet, se demande s'il sera bien en forme, s'énerve et mange irrégulièrement, ne dort pas. Même ceux qui brilleront le plus les jours suivants, ont à ce moment une allure saccadée où l'on sent l'effort; en un mot d'automobiliste, le moteur ne tourne pas tout à fait rond. Et cette période d'hésitation se traduit d'une façon précise si l'on examine l'urine. Celle-ci, claire et limpide à son émission, se trouble par le refroidissement et l'analyse montre qu'il se fait une véritable décharge d'urates alcalins et de phosphates.

Le masseur trouve en même temps des muscles encore durs, insuffisamment mobiles sous la main. Il y a là tout un ensemble des lignes qui montrent que l'organisme s'étonne un peu du travail intense qu'on lui demande et n'y est pas encore totalement adapté.

Mais, rapidement, la forme parfaite se dessine et tout change apres les deux premiers jours. Le coureur, surtout celui qui a deja couru semblable épreuve, prend confiance en lui-même, il devient gai, mange avec appétit et fixe avec une certaine méthode l'heure de ses repas, le temps de l'effort et du repos; il faut dormir, et c'est là grosse affaire, car pour bien employer son temps en piste, il faut savoir ne pas le perdre en paroles inutiles lorsqu'on est dans le confortable relatif de la cabine improvisée. De plus, son allure est souple et coulée, et c'est à peine si les épaules se balancent légèrement au rythme rapide de la course, lorsque le train s'accélère.

A partir du troisième jour, l'homme est donc arrivé à l'état d'équilibre correspondant à l'effort qu'il fournit; voyons maintenant comment cet équilibre pourra se maintenir quatre jours durant.

Il faut manger pour vivre, et le philosophe qui n'en serait pas convaincu n'aurait qu'à se promener devant les cabines des coureurs de Six Jours pour se pénétrer de cette vérité. D'une façon générale, ces hommes dévorent et, chaque fois qu'ils descendent de machine, leur premier souci est de se lester copieusement l'estomac.

En général, ils font à heures à peu près fixes des repas complets composés de viande, légumes, fruits, desserts, mais cela ne leur suffit pas et, à chaque moment de repos, ils prennent un léger réconfortant constitué par de respectables tartines de confiture, par des fruits, des aliments tout préparés qu'ils ont constamment à leur disposition. Le tout est arrosé avec la boisson qui convient à chacun d'eux, le plus souvent eau minérale et pour finir thé ou café.

L'estomac du coureur doit donc travailler constamment; il n'y a pas, à proprement parler, de repas séparés par des périodes de digestion, mais un apport presque continu d'aliments variés. Même en piste, le coureur demande à boire et à manger, c'est une machine à grand rendement et pour maintenir la pression suffisante, il faut sans cesse mettre du charbon dans le foyer. Ce n'est pas là un mode d'alimentation recommandé par les médecins et cependant, tous s'y accommodent; j'ai même observé un homme à l'estomac délicat d'habitude et qui, pendant les Six Jours, digérait facilement malgré l'alimentation forcée.

Il n'y a pas non plus de régime spécial pour cette course, et si les viandes rôties accompagnées de légumes et de fruits constituent l'alimentation classique, chaque coureur se laisse aller à des préférences personnelles et l'on pouvait voir venir du restaurant voisin les plats les plus variés, j'ai pu noter au passage le ragoût de mouton et le lapin en civet. Il semble que la faim soit la crainte perpétuelle du coureur et l'un d'eux me disait, après un repas pourtant copieux combien il appréhendait de la voir reparaître rapidement.

Il était intéressant de voir comment éliminaient les hommes qui absorbaient d'une façon aussi intensive. L'analyse de l'urine est naturellement en rapport avec cette absorption, et j'ai vu la quantité d'urine éliminée en vingt-quatre heures atteindre 4 litres et contenir 53 grammes d'urée, mais, ce qui est important, c'est que les rapports d'élimination restent au voisinage de la normale, montrant ainsi que, malgré le fonctionnement exagéré, l'organisme sait encore utiliser au mieux les matériaux qu'on lui fournit.

Il ne suffit pas de manger pour courir; encore faut-il aux athlètes le temps de se reposer. On peut dire que ce temps est vraiment réduit au minimum pendant les Six Jours. De midi à 2 heures du matin, période de spectacle, les hommes se relayent fréquemment, toutes les heures, toutes les demi-heures et quelquefois toutes les dix minutes; on ne peut donc parler de sommeil à ce moment; et le coureur utilise ces cours instants de tranquillité pour manger et se faire masser. Il est vrai que le massage, en facilitant la circulation locale, aide grandement le système musculaire à se débarrasser de ses déchets et à retrouver sa souplesse. Mais la période de repos possible commence à 2 heures du matin, alors que se font plus rares les donneurs de primes et que le sommeil ou le souci des affaires du lendemain oblige la plupart des spectateurs à quitter le vélodrome, Alors, la ronde devient moins rapide; les équipiers peuvent rester plus longtemps en piste, laissant à leur partenaire une bonne heure ou deux d'un sommeil que l'on peut croire profond. Mais cela ne constitue pas encore la bonne nuit du rentier et il est rare qu'un coureur puisse dormir plus de trois à quatre heures sur vingt-quatre.

Malgré ce repos, très insuffisant dans la vie normale, on peut dire que le système nerveux du coureur ne manifeste pas de signes d'épuisement et je n'ai pas vu, même au dernier jour, de ces hommes abrutis ou fous d'énervement comme paraît-il, on pouvait les voir à New-York alors que la course était individuelle. Leur caractère reste ce qu'il est d'habitude et leur sang froid parfait, on peut s'en rendre compte en les écoutant discuter les chances de tel ou tel adversaire, étudier sa tactique, ou bavarder joyeusement avec les amis venus aux nouvelles.

Au cours d'un tel effort, deux fonctions doivent encore s'effectuer avec une grande régularité : ce sont la circulation et la respiration. Vraiment, le médecin reste confondu en les observant, et j'ai pu voir le cœur d'un coureur, battant au début de la course de 66 à 70 fois par minute, rester rigoureusement à cette allure pendant les Six Jours. Après un effort violent, une prime ou une tentative de lâchage, le pouls monte à 80, 90, rarement plus, et, avec cinq minutes de repos il reprend son rythme normal. La respiration est aussi calme, et l'essoufflement, à peine marqué par l'effort, disparaît presque de suite. J'ai même pu voir des hommes s'enrhumer assez fortement au deuxième et troisième jour de la course et la terminer au mieux.

Il semble donc que le coureur arrive, sans fatigue exagérée, à la fin de cette dure épreuve. On pourrait croire qu'après la course, une longue période de dépression doit se produire, pour réparer les dépenses excessives. Il n'en est rien le plus souvent, et l'athlète qui vient de fournir un tel effort ne s'endort pas comme une marmotte pour de longues heures de repos. Il reprend tranquillement sa vie habituelle, et c'est à peine si, pendant deux ou trois jours, un peu d'énervement ou le facies légèrement fatigué marquent ce qu'on pourrait appeler la période de réparation.

Jusqu'ici, je me suis occupé des coureurs qui ont terminé les Six Jours, et cependant tous les partants ne sont pas dans ce cas. Pendant cette course, un homme abandonne de deux façons : par fatigue ou par accident. Or, on a pu remarquer que la fatigue chasse un homme de la piste, surtout pendant les deux premiers jours, au cours de cette période de mise au point dont je parlais tout à l'heure. L'homme, qui ne possède pas la forme nécessaire ne peut atteindre le troisième jour; il est mal à l'aise, a des frissons, ne peut se réchauffer. Cependant, il ne lui en reste rien et nous avons pu voir frais et dispos, après une nuit de sommeil, un homme qui avait dû quitter la piste au premier jour. Le troisième jour atteint, les abandons sont plutôt dûs à des accidents, les bons soins et le courage permettent de terminer, à ceux qui se trouvent anormalement fatigués.

Pour dégager de ces observations une impression d'ensemble, je crois que l'heureuse expérience qui vient d'être tentée à Paris, de cette course bien américaine, est intéressante à plus d'un titre. Je la considère comme un merveilleux banc d'épreuves, où nous pouvons voir tourner à fond le moteur humain, et l'étudier au cours de ce fonctionnement intensif.

Docteur André Richard.

Poignée de nouvelles.

— Parent a l'intention de disputer les principales épreuves sur route de cette année, mais il ne négligera pas pour cela les courses de demi-fond.

— Lawson, qui s'est vu infliger deux mois de suspension, ainsi que Goullet, après les Six Jours de Bruxelles, a repris le paquebot pour New-York.

— Sérès, qui avait été victime d'une grave chute en s'entraînant autour de Longchamp, est maintenant presque rétabli; il se repose à Toulouse et viendra à Paris pour les réouvertures des pistes d'été.

FOOTBALL RUGBY

La défaite du Racing

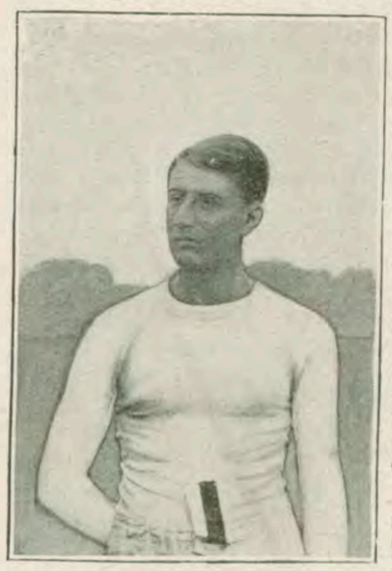
Qui sera champion de Paris ?

Il est toujours pénible de voir une équipe qui, sur le papier est réellement formidable, nous donner sur le terrain l'impression que le rugby français recule au lieu d'avancer. Réellement, on pouvait cette année, en lisant le nom des ténors que le Racing-Club de France possède dans son équipe, faire des « bleu ciel et blanc » les favoris du championnat de France. On pouvait aussi avoir l'espérance de posséder en France une équipe de club qui soit une grande équipe, dans le genre de celle du Stade Bordelais, il y a quatre ou cinq ans.

Or, très probablement le Racing ne sera même pas champion de Paris. Et sa grande équipe ne paraît plus être qu'un quinze sans méthode, sans cohésion, incapable d'organiser et d'imposer le grand jeu ouvert que des Failliot, des Burgun, des Lane, des André, devraient pourtant, si le « papier » était toujours logique, rendre foudroyant

Dimanche dernier, le Sporting Club a battu le Racing, non parce qu'il jouait beaucoup mieux, mais parce qu'il jouait avec une volonté plus grande, plus farouche, de dominer l'adversaire. Toutes les lignes du Sporting ont presque toujours bousculé et dominé celles du Racing Club. Et, comme il y a maintenant plus de précision et plus d'adresse dans les lignes arrières des « noir et blanc », le résultat final a concrétisé l'allure même de la partie, une équipe a dominé presque de bout en bout. Elle a gagné. Et c'est justice.

La ligne d'avant du S. C. U. F., dont le jeu est encore parfois trop confus, trop nerveux, a pourtant de remarquables qualités d'allant. Son activité ne se dément pas un instant. D'autre part, elle fait un très bon travail en mêlée, et son talonnage donne correctement et vite le ballon à son demi de mêlée. Le demi d'ouverture, Besset, est un homme très perçant, qui voit juste, et exécute bien.



LE RACINGMAN ANDRÉ

Les trois-quarts sont héroïques en défense. A son aile, Saona culbuta toujours Failliot. Du Souich, très adroit, filant vite et droit, est très dangereux dans l'offensive. Mais si l'offensive d'ensemble de la ligne a gagné en vitesse, en clairvoyance et en adresse, elle est encore loin de la perfection. Et, pour une attaque heureusement dessinée, combien ne gagnèrent pas un mètre de terrain bien que les passes fussent autrement vites que l'an dernier. Le S. C, U. F. a de bons éléments, un sang généreux, une admirable volonté de vaincre. Mais il faut discipliner encore plus ces ardeurs ; un grand pas a déjà été fait dans cette voie, les dirigeants de cette vaillante équipe doivent poursuivre leurs efforts vers ce point spécial : vaincre la nervosité des « noir et blanc » dans les instants décisifs.

Je me suis à dessein étendu sur cette critique du jeu du Sporting Club, car il y a bien des chances maintenant qu'il soit champion de Paris et, dans ces conditions, il y a intérêt pour les grandes équipes régionales à bien connaître leur adversaire des prochaines grandes batailles.

A moins que le Stade Français, qui revient en forme, ne vienne à son tour démolir les chances du Sporting, rendant ainsi de nouveaux espoirs au Racing Club de France.

Géo Lefèvre.

HIPPISME

Encore la Prime !

La prime à l'éleveur est toujours à l'ordre du jour.

Le rôle des sociétés de courses est d'encourager, non pas l'élevage pur et simple, mais l'amélioration de la race.

Encore faudrait-il, le jour où l'on voudra résolument admettre cette vérité comme ligne de conduite, que les éleveurs et les propriétaires, considérés soit en groupes, soit individuellement, unissent leurs efforts pour concourir à l'œuvre ainsi entreprise.

Je crains que nous ne vivions pas assez vieux pour assister à semblable révolution.

En effet, voici, en propres termes, la seconde partie du double but poursuivi par M. de Gasté dans l'établissement de sa sélection de renseignements, à laquelle j'ai fait allusion dans ma dernière chronique : « Montrer aux dirigeants des Sociétés de courses plates, combien les ressources des éleveurs de pur sang sont précaires, afin de les inciter à imiter les errements de la généreuse Société des Steeple-chases et à faire de la prime à l'éleveur, un encouragement normal et régulier : ce serait là, en effet, un des meilleurs moyens pour améliorer la situation. »

Examinons rapidement les errements de la généreuse Société des Steeple-Chases. On sait qu'à part de rares exceptions, les chevaux qui réussissent dans la spécialité des obstacles, sont des animaux qui n'ont fourni, en plat, que de médiocres performances; en se plaçant au point de vue de l'élevage ce sont donc des non-valeurs, des ratés. C'est cependant à leurs éleveurs que la Société des Steeple-Chases accorde de nombreuses récompenses. D'abord à Auteuil, où, dans toutes les épreuves qui ne sont pas à réclamer, même dans les handicaps, l'éleveur du premier et l'éleveur du second reçoivent une prime. Ensuite, dans les départements, où, pour une moyenne de 130 à 140 épreuves dont l'allocation est fournie par la dite société, le même système de la double prime à l'éleveur est appliqué.

Je suis loin de vouloir discuter l'utilité, la nécessité même de ces steeple chases de provinces, qui, selon la contrée, sont destinés à faire vivre les écuries de la région ou à fournir des fiches de consolation aux écuries malheureuses à Paris ; je suis, au contraire, heureux d'approuver, sans restriction, la société qui leur accorde d'importantes subventions ; il faut néanmoins reconnaître, en toute loyauté, que, la plupart du temps, leur clientèle se compose du rebut de la race ; on pourrait même en dire autant d'un certain nombre de courses disputées sur les hippodromes de Paris. Dans ces conditions, il est permis de trouver quelque peu exagéré, le fait d'accorder une récompense aux éleveurs du premier et du second : c'est la prime au sabotage.

Tel est le régime dont M. de Gasté réclame l'adoption par les sociétés de courses plates. Je commence par avouer que, dans cette spécialité, sa justification serait peut-être moins difficile : d'abord, les épreuves sont disputées par des champs nombreux qui donnent ainsi à la victoire une plus grande signification ; ensuite, les concurrents sont dans la situation des prévenus, qui bénéficient du doute tant qu'ils n'ont pas été condamnés, alors qu'en obstacles, le fait de courir prouve, le plus souvent, qu'ils ont été condamnés en plat.

Mais, malgré ces observations, ce n'est pas une raison parce qu'une erreur a été commise d'un côté, pour la propager dans l'autre spécialité, surtout si l'on songe que l'erreur est presque irréparable, car il est bien difficile de supprimer des allocations, une fois qu'elles ont été accordées.

D'ailleurs, M. de Gasté est-il bien sûr que cette diffusion des primes constituerait « un des meilleurs moyens pour améliorer la situation » ; ne faut-il pas voir, au contraire, dans celle qui existe déjà en obstacles, la raison pour laquelle certains agriculteurs se sont mis à essayer de faire du pur sang, à l'aide d'une mauvaise poulinière et des saillies offertes à bas prix par les haras nationaux ?

Les éleveurs américains possédaient une meilleure conception de leur rôle vis-à-vis de la race du pur sang et même vis-à-vis de leur intérêt bien compris. Ils avaient fondé, dans le Kentucky, une société chargée d'acquérir les mauvaises poulinières et de les vendre, sans papiers d'origine, comme bêtes de service.

Lorsqu'on parcourt les derniers tomes de notre Stud Book français, on s'aperçoit, sans qu'il soit besoin d'un long examen, combien une société semblable serait nécessaire dans notre pays. C'est une conclusion qui s'impose à tous ceux qui s'intéressent sérieusement à l'élevage en France.

Je tiens à invoquer ici le témoignage d'une personnalité très qualifiée, M. Chéri R. Halbronn, qui, par sa méthode de sélection des « juments-bases », arrive à éliminer radicalement 43 0/0 des poulinières inscrites au Stud-Book français. Je ne puis être suspect de partialité, car j'avoue franchement que je n'approuve pas cette théorie, à laquelle je reproche d'être un peu arbitraire et trop exclusive. Je reconnais, cependant, qu'elle poursuit un but très louable en cherchant, tout au moins sur le papier, à débarrasser notre élevage des éléments pernicieux qu'il compte en trop grand nombre.

Vouloir que les « sociétés de courses plates imitent les errements de la généreuse Société des Steeple-chases », c'est vouloir organiser, sur une vaste échelle, la récompense du médiocre; c'est donc arriver peu à peu à encourager le simple fait de la production en négligeant la qualité du produit.

Moi aussi, je demande une réforme ou plutôt un progrès, car il faut admettre qu'on doit laisser subsister les allocations actuelles dont le total atteint, en plat, près de 250.000 francs. Ce que je voudrais, c'est que chaque éleveur soit comme le soldat, au temps où il possédait dans sa giberne le bâton de maréchal; c'est-à-dire que les primes réservées aux éleveurs des vainqueurs des six ou huit grandes épreuves classiques soient augmentées dans des proportions considérables et varient entre 20.000 et 50.000 francs.

J'ai déjà exposé ici même cette théorie; je me répète: c'est le sort commun de ceux qui prêchent dans le désert et je crois que je continuerai à y prêcher longtemps, tant qu'on n'aura pas admis que le rôle des sociétés de courses est d'encourager, non pas l'élevage pur et simple, mais l'amélioration de la race.

René Riondet.

Poignée de nouvelles.

— La Société d'Encouragement a prélevé sur son budget de cette année une somme de 120 000 francs qui servira à doter la cavalerie de chevaux de pur sang d'une valeur bien supérieure à ceux que les crédits de la Remonte lui permettent d'acquérir.

— Les prix de cavalerie sont au nombre de 26, qui se répartissent ainsi : un prix de 6.000 francs, quatorze prix de 5.000 francs, onze prix de 4.000 francs.

POLO

Le Polo sur la Côte-d'Azur

Cannes a commencé la saison de Polo.

La Côte d'Azur qui attire un si grand nombre d'Anglais et d'Américains en cette saison, fut choisie tout naturellement, voici quelques années, pour l'installation d'un club de polo. Quelques sportsmen, comme le duc de Guiche et le capitaine Jaubert, eurent vite fait de donner au jeune club de Cannes un essor considérable; ils surent donner la direction des jeux à M. Miller, l'un des managers anglais les plus réputés et ce choix eut de très heureux résultats.

AU POLO DE CANNES.

Afin de faciliter aux joueurs de passage à Cannes, leur participation aux matches, M. Miller amène, d'Angleterre, des poneys qui sont loués par périodes de dix minutes et cette année, particulièrement tous les joueurs se déclarent satisfaits. Souples, vites, dociles, ces poneys ont toutes les qualités pour lutter avantageusement contre n'importe quelle écurie privée.

Le premier match de la saison de 1913 a été les plus disputés. Il mettait aux prises les « Harlequins », MM. J. N. Horlick, capt. Hibbert, C.-D. Miller, W.-G. Loew (bleu) et les « Cannes », Prince Louis d'Orléans, MM. A. Capel, capt. Jaubert, S. Shipton (jaune).

L'arrivée de M. W. Goadby Loew, le joueur américain qui fut un des gagnants du « Champion cup » l'année même de la fondation du club, la présence de M. Arthur Capel, le plus gros handicap de Bagatelle, avaient singulièrement renforcé les teams.

Au début, les « Harlequins » menèrent l'attaque. Ils marquèrent presque tout de suite un goal. Mais, M. Capel eut vite fait de prendre contact avec ses poneys et ce fut au tour de Cannes de mener le jeu.

Alternativement chaque camp s'assura le meilleur. Au cinquième « chukker » (période), les « jaunes » avaient cependant une sérieuse avance due surtout aux beaux « runs » de leur back M. Shipton qui montra une forme excellente.

La victoire semblait acquise avec 7 goals contre 4 lorsque M. Miller qui n'avait pas perdu courage, ramena son camp à une vigoureuse attaque. Il réussit personnellement à marquer 3 goals presque coup sur coup. Au sixième « chukker » le captain Hibbert assura le succès des « Harlequins », par 8 goals à 7 par une belle longueur.

J.-M. Norty.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 9 février. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.

Dimanche 9 février. — *Football Rugby.* — Match Racing Club-Paris Université Club.

Dimanche 9 février. — *Course à pied.* — Challenge Doyen, sur le parcours Versailles-Suresnes.

Dimanche 9 février. — *Hippisme.* — Courses à Pau.

Mardi 11 février. — *Boxe.* — Match Hogan-Willie Lewis.

Mercredi 12 février. — *Boxe.* — Match Carpentier-Bandsman Rice.

Samedi 15 février. — *Sports d'hiver.* — Stockholm. — Championnat de skis.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 27 JANVIER AU 2 FÉVRIER

AÉRONAUTIQUE

Jeudi 30 janvier — Paris. — Le Prix Deutsch (de la Meurthe) (10.000 francs) est decerné par l'Académie des Sports à Roland Garros.

ATHLÉTISME

Lundi 27 Janvier. — Boxe. — Londres. — Driscoll et Owen Moran font match nul dans un match comptant pour le titre de champion d'Angleterre poids plume.

Jeudi 30 Janvier. — Course à pied. — Toronto. — Le Finlandais William Kolehmainen couvre dans l'heure 18 kilom. 860.

Samedi 1er Février. — Football Rugby. — Edimbourg. — Le Pays de Galles bat l'Ecosse par 8 points à 0.

Dimanche 2 Février. — Football Rugby. — A Colombes — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Racing Club de France par 8 points à 3 et s'adjuge ainsi le Championnat de Paris.

Au Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Sporting Club de Vaugirard par 9 points à 5.

Dimanche 2 Février. — Cross-country. — Saint-Cloud. — Le championnat scolaire de cross-country est gagné par Salles, du lycée Janson, qui couvre les 12 kilomètres du parcours en 46 m. 21 s.

Dimanche 2 Février. — Football Association. — Levallois. — Le Racing Club de France bat l'Union Sportive de Clichy par 3 buts à 1.

Dimanche 2 Février. — Hockey. — Colombes. — Le match Paris-Lyon est gagné par les Parisiens qui marquent 7 buts contre 6.

SPORTS D'HIVER

Samedi 1er Février. — Christiania. — Oscar Mathiesen bat les records du monde de patinage, couvrant 10.000 mètres en 17 m. 22 s. 6/10 (ancien record : Mathiesen, 17 m. 36 s. 2/10).

CYCLISME

Mercredi 29 Janvier. — Hanovre. — *Course de Six Jours* (12 heures par jour) : 1. Saldow-Lorentz (2,350 kilom 750 en 72 heures); 2. Techmer-Aberger, à 2 longueurs; 3. Wegener-Pawke, à 2 tours; 4. Arend-Elhert, à 3 tours; 5. Nettelbeck-Brehmer, à 4 tours.

Dimanche 2 Février. — Palais des Sports. — *Handicap :* 1. Dupuy (5); 2. Fogler (0); 3. Penaud (40).

10 milles . 1. Fogler; 2. Schilling; 3. Dupont.

Course de 60 kilomètres (derrière motocyclettes) : 1. Guignard, en 48 m. 53 s.; 2. Wiley, à 3 tours; 3. Didier, à 16 tours; 4. Walthour, à 24 tours.

TIR AUX PIGEONS

Jeudi 30 janvier. — Monte-Carlo — *Prix Vagnano* (handicap, 1.000 francs) : 1. MM. de Nagy (27 mètres) et Pacchari (31 mètres) tuant 13/13,

Jeudi 30 janvier. — Pau. — *Prix du Golf.* — 1. MM. de Careaga et Wadsworth-Rogers.

HIPPISME

Jeudi 30 Janvier. — Pau. — *Prix de la Pelouse* (haies, 8.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Clionette, à M. J. Lieux (J.-B. Lassus); 2. Maurienne. — P. M. : gag., 61 francs; pl., 14 francs, 12 fr. 50.

Dimanche 2 Février. — Pau. — *Grand Prix de Pau* (steeplechase, 4.300 mètres, 25.000 francs) : 1. Maurienne, à M. G. Brossette (W. Head). 2. Napo, à M. Gurdjian (Umhauer); 3. Grand Duc III. — P. M. ; gag., 27 francs, 30 fr. 50; pl., 12 fr. 50; 15 fr. 50, 10 francs.

POLO

Lundi 27 janvier. — Cannes. — *Team des « Jaunes »* : Prince Louis d'Orléans et Bragance, captain Hibbert, captain Jaubert, M. S. Shipton.

Team des « Bleus » : M. J Horlick, capt. White, M. C.-D. Miller, W.-G. Loën. — Les « jaunes » battent les « Bleus » par 7 goals à 5.

CE QU'IL FAUT LIRE

L'AFFAIRE DU GRAND THÉATRE

PAR VALENTIN MANDELSTAMM

Au milieu de péripéties sans nombre, un auteur dramatique s'improvise policier et venge la mémoire d'une jeune artiste assassinée. C'est un récit d'un poignant intérêt que tout le monde voudra lire.

Le volume, 3 fr. 50 (Pierre Lafitte et Cie).

De la piste à la scène [1]

PAR PAUL BOURRILLON, ancien champion du monde cycliste

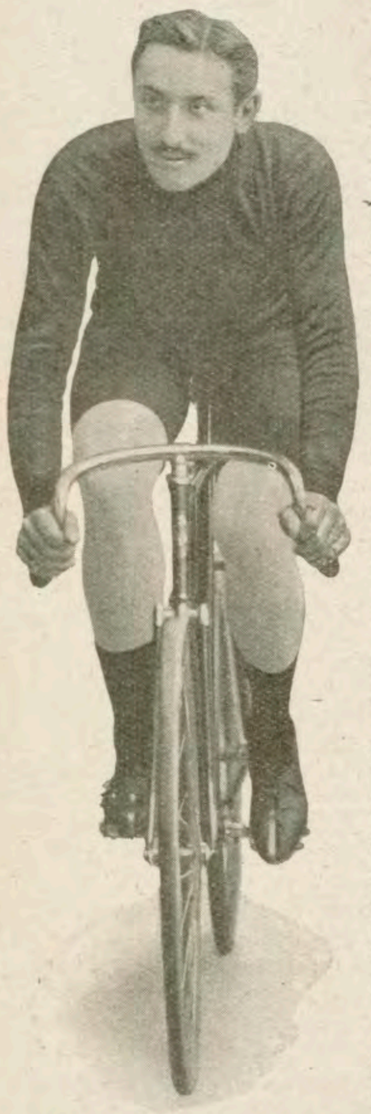
En arrivant à Marmande, heureux de pouvoir embrasser bientôt mes chers parents, qui doivent être tout fiers de leur fils, je me penche à la portière pour voir s'ils sont là. Je m'étonne de la foule qui envahit la gare. J'en fais part à mon ami :

— J'ignorais que Marmande avait autant d'habitants, lui dis-je. Pendant que j'y étais, je n'en ai jamais tant vu. Qu'y a-t-il donc ?

— Oh ! ce n'est rien, c'est la grande foire !

Cette explication me semble toute naturelle et je n'insiste pas. Le train arrive en gare, il s'arrête, je veux descendre :

— Ne te presse pas, insiste mon compagnon, prends ton temps. On est obligé d'attendre que le train soit reparti pour traverser.



PAUL BOURRILLON

Photographie de Paul Bourrillon, prise à la suite de son championnat du monde.

— Bien !

Je mets enfin pied à terre et j'aperçois des jeunes filles vêtues de blanc, portant des bouquets. A cent lieues de soupçonner la raison de leur présence, j'interroge encore :

— Mais enfin, la ville est en liesse ! Je n'y comprends rien ! Qu'est-ce qu'il peut y avoir ?

— Il a dû y avoir une fête, mais je ne saurais préciser.

Le train repart. Nous traversons les quais et aussitôt éclatent de toutes parts des clameurs :

— Le voilà ! Le voilà ! C'est lui ! Vive Bourrillon !

La *Marseillaise* retentit, entonnée par toutes les musiques de la ville. Ma famille m'entoure et m'embrasse. Une ruée furieuse de ceux qui attendent à l'intérieur de la gare fait craquer les portes.

On croirait que moi, qu'ils connaissent tous, je suis devenu une bête curieuse, transfigurée. J'ai bien dû enfin me rendre à la réalité et je suis très gêné, très ennuyé, ne sachant quelle contenance prendre. Je revois là tous mes amis, tous mes camarades, et la solennité de la cérémonie m'empêche de leur parler à cœur ouvert comme je le voudrais. Il me faut conserver le décorum qu'exigent les circonstances. Et mes parents, je n'ai pu les embrasser que du bout des lèvres ! Aussitôt, j'ai été pressé, comprimé, enlevé, séparé d'eux : dire que je suis venu pour me reposer !

Nous sortons de la gare. Tandis que le canon des pompiers résonne à fendre l'air, le cortège officiel se forme : il est précédé de la bannière, je suis avec les notabilités du pays, la musique suit aux sons les plus entraînants de son répertoire et, tel un bœuf gras enrubanné, je suis promené tout le long des boulevards illuminés jusqu'au Club Marmandais où m'attend le président pour le vin d'honneur. Discours, je suis obligé de répondre sans être préparé, alors que j'ai la tête peu en état de chercher des phrases sympathiques, frappées au coin du bon sens et de la reconnaissance. Enfin, je m'en tire tout de même, plutôt mal que bien d'ailleurs !

Mais je voudrais tant aller retrouver mes parents et dîner avec eux. Je profite d'une accalmie pour m'échapper. Ah ! oui, pas moyen ! J'avais un de ces pardessus mastic, si à la mode à cette époque, et on me reconnaissait à dix kilomètres à la ronde. Il me désignait chaque fois à l'attention de la foule qui me retenait et me forçait de rester. Je reviens enfin au domicile familial où, mon père, tout intimidé, mais très fier, me rejoint. Il me suivait de loin en rasant les murs, car lui aussi était l'objet de l'enthousiasme populaire.

A la maison, la table avait été servie dans le garage. Et la cérémonie recommença. Deux de mes amis remplirent les fonctions de maîtres d'hôtel et nous dûmes manger, entourés par la musique. La soirée se termina au théâtre. Le lendemain, un ballon fut lancé. Il prit la direction du Nord. Aussitôt, un rapprochement se fit dans l'esprit de la foule : ce ballon allait porter à nos amis les Danois des nouvelles de la victoire que j'avais remportée chez eux. Inutile de dire qu'il n'alla pas si loin !

Et à partir de ce moment, je n'osais plus sortir, tant j'étais honteux des manifestations dont j'étais l'objet de la part de mes braves compatriotes, qui me faisaient vraiment plaisir, me touchaient réellement, mais qui exagéraient. Je n'étais pas digne de tant de gentillesses, de tant d'honneurs, et on a beau dire, lorsqu'on y réfléchit, cela fouette l'amour-propre.

Je suis heureux d'avoir à nouveau l'occasion de redire à mes amis de Marmande toute ma reconsance.

CHAPITRE XII

JE COURS EN HIVER

Pour la première fois de ma carrière, je me laissai aller, cette année-là, aux offres et sollicitations des directeurs de vélodromes. J'acceptai de courir l'hiver. Et je fis ma réapparition en piste, le 1er novembre, à la réouverture du Vélodrome d'Hiver. Je ne fus, d'ailleurs, pas très heureux pour cette rentree.

Dans le Grand Prix d'Ouverture, en effet, j'avais gagné ma série, sans la moindre lutte, devant Piette. J'étais opposé à Jaap-Eden, dans la demi-finale. Cette course fut la réédition absolument exacte du Grand Prix de Paris précédent, avec cette différence que je fus premier. Hélas ! j'avais encore embardé, et cette faute qui n'avait, d'ailleurs, pas gêné mon rival dans son effort, lui permit cependant de déposer une réclamation et d'obtenir gain de cause. Je n'avais vraiment pas beaucoup de chance avec les officiels, et mes adversaires avaient toujours beau jeu de se plaindre de mes actes en course. Aussi, à chacune de ces déconvenues, me promettais-je de travailler encore plus, de façon à triompher de tous avec tant d'aisance que personne ne songerait plus à mettre en doute ma supériorité. J'eus encore quelques aventures de ce genre, par la suite, cependant, et je perdis de nouveaux succès par la trop grande bienveillance des commissaires à l'égard de camarades plus ou moins beaux joueurs.

J'étais donc éliminé de la finale du Grand Prix d'Ouverture et je m'en consolai, quelques jours plus tard, à la soirée de gala, organisée par l'Artistic-Cycle-Club. C'était le 13 novembre. Et, à ce propos, je dois acquitter une dette de reconnaissance vis-à-vis du chiffre 13 qui me fut toujours favorable. Je débutai un 13, un vendredi 13 même, et la plupart de mes succès furent remportés des 13. Que cette constatation encourage les esprits faibles qui redoutent ce nombre fatidique !

Un 13, une réunion en l'honneur des artistes, il n'en fallait pas plus pour me donner des ailes et je remportai, ce soir-là, un assez joli succès. Le Grand Prix réunissait des hommes comme Jacquelin, Fischer, Gougoltz, Domain, Dernaucourt, etc... Morin, qui devait prendre le départ, et que j'espérais rencontrer, avait décidé, au dernier moment, on ne sut jamais pourquoi, de ne pas courir. Dans ma série, je battais de six longueurs, sans me livrer, ce brave Domain et Thibaudin, l'homme au chapeau haut de forme.

La demi-finale me permettait de battre Dernaucourt, à qui j'avais laissé mener le train de bout en bout, pour lui prendre trois longueurs dans la ligne droite. Enfin, la finale m'opposait à Fischer, le coureur belge, qui était considéré comme l'un des meilleurs sprinters du moment. Il prenait la tête et menait lentement, tandis que je le suivais comme une ombre jusqu'à l'entrée de la ligne finale où je me dégageais. Fischer résistait bien, mais ne pouvait insister et je le battais d'une longueur.

Pour compléter le programme, il y avait une épreuve dite du « Petit Brassard », de l'Artistic, accordant une rente quotidienne de 5 francs par jour, au détenteur, à partir du 12 novembre jusqu'au 29 février. Elle revenait au coureur accomplissant le tour de piste le plus vite. Je gagnais, faisant 22 s. 2/5, devant Jacquelin, en 22 s. 4/5, ce pauvre Edouard Nieuport, en 23 s., Dernaucourt, Gougoltz, etc... Ce brassard resta, d'ailleurs, ma propriété tout l'hiver, aucun de mes collègues ne me lançant de défi. Je dois avouer que 22 s. 2/5 constituaient un temps assez difficile à battre.

Le 29 novembre, je rencontrais enfin, à nouveau, mon vieux rival et ami, Morin, dans une course ouverte. Suivant les compétences, notre lutte fut l'une des plus belles que l'on ait jamais admirées sur un vélodrome, mais je dus m'incliner : Morin me battait de quelques centimètres, d'un cheveu, d'un rien, après un coude à coude désespéré, depuis l'entrée de la ligne droite.

Cette défaite, qui fut presque un dead-heat, prouva aux sportsmen que j'étais en progrès, puisque j'approchais l'homme considéré alors comme le meilleur et qui était à l'apogée de sa forme. Le 13 décembre (toujours le 13 !) je mettais le comble à mes vœux, en réussissant, dans une course internationale, à précéder Morin d'une demi-roue à l'arrivée, après avoir mené tout le dernier tour et annihilé sa foudroyante pointe finale !

Morin ou Bourrillon ? Bourrillon ou Morin ? Telle était la question du jour. Tous les journaux consacraient à cette question angoissante des articles idylliques et plus ou moins partiaux. Il fallait trouver la solution. M. Henri Desgrange ne laissa pas perdre une aussi belle occasion de satisfaire tous les sportsmen. Il nous fit signer, Morin et moi, pour un match à disputer le 17 janvier. Dès que le contrat fut en règle, nous nous mîmes tous deux au travail et ne courûmes plus en public. Nos relations étaient toujours aussi amicales, mais nous évitions chacun de parler et de notre entraînement et de notre forme et de l'issue de la rencontre. Pourtant, bien souvent, ce sujet de conversation nous chatouillait terriblement la langue.

Morin se faisait entraîner le plus souvent par la triplette Cabaillot-Batiste-Fiorillo pendant de nombreux tours et terminait par plusieurs enlevages. Moi, je recourais à la triplette Dacier-Lefranc-Fournier pendant cinq kilomètres, je me reposais un peu et accomplissais un sprint. Parfois, je luttais contre ma triplette que je remontais complètement pour finir.

Et je me souviens des Courriers des Pistes d'alors que publiaient les journaux sportifs. Vous rappelez-vous ces lignes, mon cher Georges Prade :

« ... On reste de plus en plus convaincu que l'épreuve de dimanche n'est pas « courue » d'avance. Les deux adversaires se valent certainement ou sont tout au moins excessivement près l'un de l'autre.

« Attention à la tactique ! »

Et celles-ci :

« Bourrillon m'a paru en pleine forme. Le champion du monde dont on connaît la haute taille et la structure athlétique respire la force et la santé. Il possède un « abattage » puissant, dominant sa machine avec une évidente facilité. Il n'a malheureusement fait qu'un essai contre la triplette Dacier et ni ses entraîneurs, ni lui, n'ont pu pousser dans l'encombrement vraiment excessif de la ligne d'arrivée.

« Morin, en revanche, a fait plusieurs essais successifs, tous excellents d'ailleurs. Dans un match avec sa triplette — Cabaillot, Batiste, Fiorillo — il est arrivé, quoique ayant viré très à l'extérieur, à un quart de roue à peine de ses entraîneurs.

« Petit, bien râblé, faisant craquer son maillot d'où les muscles débordent, il est bien resté le lutteur acharné de cet été.

« Qui va l'emporter du grand ou du petit ? Les pronostics vont leur train, un train de record, et bravant les interdictions du pari mutuel, des paris s'échangent sur la pelouse et dans les loges.

« Morin, Bourrillon ? Bourrillon, Morin ? Que vous en semble ? »

Certes, il était difficile de dire qui gagnerait. C'était la bouteille à l'encre et ni Morin, ni moi n'étions sûrs de la victoire. Nous reprenions courage en lisant les articles élogieux pour chacun de nous. Et j'avoue que le *Vélo* me fit plaisir le matin de la rencontre par ses appréciations :

« Il faut reconnaître que le match d'aujourd'hui est loin, bien loin de manquer d'intérêt. Il met aux prises les deux hommes qui, depuis l'ouverture de la saison d'hiver, se sont affirmés comme étant supérieurs de toute une classe à tous leurs autres concurrents des Arts Libéraux.

« D'autre part, leurs deux rencontres successives ont donné lieu à des arrivées émouvantes et dispu-

(1) Voir les numéros 743 et suivants.

tées centimètre par centimètre, mais dans lesquelles les honneurs ont été partagés.

« C'est que Bourrillon est, pour employer une expression fort à la mode depuis quelque temps, un « comingman » de calibre peu ordinaire. J'ajouterai même que, depuis deux ans, c'est le plus impressionnant des comingmen français. Il s'est montré en progrès constants, bien que lents, et nombreuses déjà sont les fois où, à la veille d'une grande épreuve, la facilité de son allure et son style merveilleux en ont fait d'emblée le favori des connaisseurs. Il a donné quelques déceptions de ce chef et chacun se rappellera que l'an dernier, on le considérait comme un des plus sérieux candidats à la grande épreuve municipale que son rival d'aujourd'hui devait enlever si brillamment.

« Le résultat du match dépendra naturellement en grande partie de la tactique employée. Suivant toutes les probabilités, Morin fera comme à son habitude, une course d'attente prolongée.

« La question est de savoir s'il sera ensuite assez vite pour regagner à Bourrillon, sur la ligne droite relativement courte des Arts Libéraux, la distance qui doit les séparer à ce moment. Le crack marmandais est capable de couvrir ces 70 mètres-là terriblement vite, lui aussi. Il l'a bien prouvé en résistant à Morin lors de leur dernière rencontre.

« D'autre part, la fameuse « seconde position » constitue un avantage peu ordinaire, surtout pour un homme ayant les aptitudes de Morin. Pour cette raison, je suis presque tenté de croire que le coureur breton sortira vainqueur de ce match qui devra cependant nous faire assister à une lutte peu ordinaire ».

On voit que malgré les couronnes de lauriers qu'on tressait en mon honneur, on ne pouvait cependant s'accoutumer à la pensée que Morin pût être battu. Il fallait m'employer à renverser cette légende d'invincibilité qui commençait à me porter sur les nerfs.

Le grand jour arriva enfin ! Avec quelle angoisse nous en attendions le crépuscule ! Quel serait le meilleur ? Un incident n'allait-il pas encore me coûter la victoire ?

Comme ni l'un ni l'autre n'avait envie d'être battu, nous nous entourions de toutes les précautions. C'est ainsi qu'il avait été convenu que chacun mènerait le train à son tour. Cette décision était juste et j'ai toujours trouvé que Morin, qui était pourtant un de mes amis intimes, avait quelque peu abusé en me laissant la tête chaque fois et en ne remplissant pas les conditions entendues. Il s'obstinait, en effet, dans les deux manches et la belle à se placer derrière ma roue. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, je me contentai de lui reprocher son manque de sportivité et je menai en essayant le plus possible de l'empêcher de passer.

La première manche donna lieu à un sur-place soporifique au début, puis je pris résolument la tête, menant de plus en plus vite pour annihiler la pointe finale du Breton qui, collé à ma roue, ne voulait pas s'en décrocher, afin de tenter de passer dans la ligne droite, mais j'accélérais encore, si bien que j'abordais le dernier virage à toute vitesse, résistant à toutes les tentatives de mon rival et le battant après une course certes très dure, mais, je crois, très belle. J'avais la première manche, il fallait que je tâche de remporter la seconde.

Je ne pus y parvenir. Voyant que, malgré nos conventions, Morin s'obstinait à rester dans mon sillage sans vouloir mener, j'adoptais la même tactique que dans l'épreuve précédente, mais, vers la fin, voulant obliger une dernière fois Morin de passer, je ralentis et lui permis de se servir de son rush fameux. Je tentais de revenir, mais j'échouais, de bien peu, il est vrai.

Après les lueurs d'espoir que j'avais vu briller à la suite de mon succès de la première manche, cette défaite commençait à me faire peur et je redoutais que la belle me fût néfaste. Je décidai de jouer le grand jeu et de ne pas commettre de faute. J'étais un homme que le train ne rebutait pas, il n'annihilait pas ma pointe finale. J'allais essayer de mener une course très dure pour écœurer mon adversaire qui était surtout redoutable sur 100 à 200 mètres, mais qui ne pouvait guère résister à des assauts répétés.

Dès que le signal fut donné, je partis en tête résolument, menant un train très soutenu. Morin me suivait, mais ne semblait pas s'accommoder de cette tactique. Je persévérais, augmentant à chaque virage, si bien que nous abordions la ligne d'arrivée en plein emballage. J'avais fourni tous les efforts, il était juste que j'en recueille le bénéfice. Et je passai le poteau, précédant mon ami de la vie ordinaire, mon ennemi juré sur la piste.

J'étais bien, bien heureux de cette victoire, remportée, paraît-il, dans un grand style. Mes vœux étaient comblés, et l'ovation enthousiaste de la foule me récompensa de mes peines. J'avais vaincu nettement le meilleur homme du moment. Je n'avais qu'à continuer et à me maintenir à la tête des grands champions.

Aussi décidais-je d'aller me reposer dans mon pays, où je me préparerais lentement, mais sûrement, à la saison suivante, pour confirmer mes succès de 1896.

En passant, je tiens à faire remarquer que je crois être le seul coureur qui n'ait jamais été battu régulièrement en match à deux. Toujours, j'ai eu la chance de gagner ou j'ai perdu la victoire par suite d'incidents, quoique ayant passé le premier la ligne d'arrivée.

EDOUARD NIEUPORT

Édouard Nieuport, le génie de l'aviation disparu, que son frère Charles vient de suivre dans la tombe, fut un très remarquable sprinter.

Je rentrais donc à Marmande, où une réception grandiose m'était encore réservée par mes chers compatriotes. J'étais heureux de retrouver ma famille et de me remettre auprès d'elle de mon travail de Paris.

J'assistais même aux débuts de mon jeune frère comme coureur. S'il avançait moins vite que moi, il possédait tout au moins une tactique peut-être exagérée qui ne manquait pas de faire espérer beaucoup... de disqualifications.

Je me souviens qu'un jour, il avait treize ans, il était allé prendre part à une course qui se disputait à quatre kilomètres de Marmande. Elle consistait en un parcours de 2 kilomètres, je crois, à effectuer sur la route aller et retour avec virage. Dès le départ, mon frère prenait la tête avec frénésie. Il menait à une allure endiablée pendant 500 mètres, mais là, à bout de souffle, il se laissait rejoindre, dépasser et mettait pied à terre. Il abandonnait ? Que non pas ! Pareille supposition serait indigne. Il attend posément sur le chemin, voit soudain arriver au loin le peloton des hommes de tête, enfourche sa machine et repart à toute vitesse vers le poteau d'arrivée où le départ avait été donné. Il le passe avec une avance fantastique bien entendu, très acclamé :

— Vive Bourrillon ! Vive le frère de Paul !

Il n'écoute pas ces ovations, se précipite auprès du maire qui le félicite en lui remettant les 10 francs de prix qui lui reviennent comme gagnant. Il prend à peine le temps de remercier, enfourche à nouveau sa bicyclette et retourne à Marmande. Il mettait autant de hâte, afin d'être loin lorsque les suivants dénonceraient la supercherie.

Quand elle fut connue, tout le monde rit et le maire repaya une seconde fois le prix. Evidemment, ce n'était pas très loyal, mais mon frère, je le répète, avait treize ans. C'était là son excuse.

Il était d'ailleurs commerçant dans l'âme. Un exemple : à cette époque, la maison Peugeot me consacrait une page de son catalogue chaque année et envoyait à tous ses agents une ample provision de ces albums pour leur clientèle. Mon père était assez fier de la faveur dont jouissait son fils et de la publicité qu'on lui faisait, aussi ne manquait-il jamais de faire de la réclame pour moi auprès de chacun de ses clients :

— Vous allez voir dans ce catalogue le portrait de mon Paul et la liste de ses succès !

Un jour qu'il venait de proférer cette phrase, il prend le fascicule annoncé, cherche, pas de portrait de « son » Paul. Il en choisit un autre, pas plus de Paul que sur la main. Il passe à d'autres, puis à d'autres, toujours rien. Que signifie cette fantasmagorie ? Qu'est devenu son fils ?

Il eut le soir la clef de l'énigme en interrogeant habilement mon frère. Celui-ci avoua qu'il avait découpé dans chacun des catalogues la page qui m'était consacrée pour vendre mes portraits à ses camarades de classe.

Il n'y avait pas grand malheur en cette circonstance. Ce fut plus grave, lorsque je m'aperçus qu'il avait fait également commerce de toutes les médailles que j'avais gagnées et que j'avais entassées pêle-mêle dans un tiroir. Quand je voulus les mettre en ordre à l'un de mes voyages à Marmande, je constatai qu'il n'en restait plus une seule. Mon frère, vraiment charmant à cette époque, les avait toutes vendues. Moi, je me payai sur lui !

Il a conservé cette manie du commerce, mais, heureusement, de façon honnête et est aujourd'hui agent de la maison Peugeot, à Périgueux, où il a succédé à mon excellent ami, le brillant Lucien Petit-Breton.

CHAPITRE XIII

LE SONGE DE Mme BODÉMIS

Je restais une quinzaine environ à Marmande et je retournais à Paris pour m'entraîner aux Arts Libéraux. Je ne voulais pas brusquer mon organisme et désirais me mettre en forme peu à peu, tout doucement, pour être absolument prêt au début de la saison de plein air.

La réouverture se fit au Vélodrome de la Seine, où je gagnai facilement le Grand Prix d'Ouverture, devant Ruinart et Domain. Entre temps, je décidais, pour remercier mes compatriotes de leurs bontés à mon égard, de les faire assister à une grande séance cycliste. Mon père avait fait établir un petit vélodrome dont il m'avait nommé (ô gloire ! ô honneur !) directeur sportif. La piste de 310 mètres, d'abord en terre battue, fut refaite en plancher. Ce n'était pas le rêve, mais on pouvait cependant y réaliser de belles vitesses.

Je demandai à quelques-uns de mes amis de venir inaugurer ce vélodrome : c'était, en somme, une véritable partie de plaisir et ils ne se firent pas prier. Je vous laisse à penser l'émoi de la population quand elle apprit que Morin, Thibaudin, Lamberjack, Gougoltz, Tricot et moi, allions venir courir.

Et c'étaient des attroupements fous devant les affiches pompeuses qui annonçaient notre venue. Savourez, d'ailleurs, la teneur :

VILLE DE MARMANDE

Direction : Paul Bourrillon fils.

—

Lundi de Pâques, 19 avril 1897, à 3 h. 1/2.

GRANDES COURSES VÉLOCIPÉDIQUES

avec le concours de

Thibaudin, Champion Parisien. — **Lamberjack,** Recordman du monde.

Ludovic Morin, Grand Prix de Paris 1895-96.

Gougoltz, Champion de France. — **Tricot,** Champion Parisien.

Paul Bourrillon, Champion du monde, prendra part à l'une des courses !

Je vous assure que les Marmandais furent ravis de l'aubaine, mes amis et moi, n'eûmes pas à regretter notre déplacement.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

LA COUPE DE FONTENOY

Mme JEAN HUBIN ET SES CINQ CHIENS

Les cinq chiens de Mme Jean Hubin ont remporté le criterium des saplings (1.450 francs) disputé le 1er février, au Tremblay.

DEATH-STRUGGLE LE VAINQUEUR

Death-Struggle, appartient à M. Edgar Dennis, un des plus grands propriétaires anglais, dont les couleurs triomphèrent, il y a trois ans, dans la Waterloo Cup.

Mme DE GOLOUBEFF

White Orris, à Mme de Goloubeff, se classa second de la coupe de Fontenoy, remportant le prix de 800 francs.

LE DÉPART DE LA FINALE DE LA COUPE DE FONTENOY

Les éliminatoires de la coupe de Fontenoy se disputèrent le 1er février et qualifièrent 15 lévriers; le lendemain, la finale mettait aux prises Death Struggle à M. Dennis et White Orris à Mme de Goloubeff. C'est le représentant de l'élevage anglais qui remportait de peu la Coupe et le prix de 2.400 francs.

LE SCANDALE OLYMPIQUE

L'INDIEN THORPE SAUTANT EN HAUTEUR

Le prodigieux Indien Thorpe, qui stupéfia le monde sportif par ses victoires aux Jeux Olympiques, dans les épreuves du pentathlon et du décathlon, véritable criterium de l'athlète complet, vient d'être convaincu de professionnalisme. Il aurait fait partie d'une équipe professionnelle de base-ball jadis, mais sans être payé. Combien de purs n'ont pas les mêmes scrupules et appartiennent à des clubs d'amateurs où ils gagnent largement leur vie?

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. MOTTI, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.